



ΓΝΩΜΗ ΑΡΙΘ. 04/2011

ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΥ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΤΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ

της 1ης Ιουνίου 2011

**για κανονισμό της Επιτροπής που θεσπίζει τους εκτελεστικούς κανόνες για τις
αεροπορικές δραστηριότητες**

«Αεροπορικές δραστηριότητες - OPS»

Πίνακας περιεχομένων

| | |
|---|------------|
| Σύνοψη των κυριότερων σημείων | 4 |
| Εισαγωγή | 5 |
| I. Γενικά | 5 |
| II. Πεδίο εφαρμογής της γνώμης | 5 |
| III. Διαβούλευση | 6 |
| IV. Σύμβαση σχετικά με την αρίθμηση των κανόνων | 8 |
| Κανονισμός για τις αεροπορικές δραστηριότητες..... | 9 |
| I. Πεδίο εφαρμογής | 9 |
| II. Ανασκόπηση των αντιδράσεων..... | 9 |
| III. Εξηγήσεις | 9 |
| Παράρτημα I - Ορισμοί | 16 |
| I Πεδίο εφαρμογής | 16 |
| II. Ανασκόπηση των αντιδράσεων..... | 16 |
| III. Ανασκόπηση των διαφορών..... | 16 |
| IV. Εξηγήσεις..... | 19 |
| Παράρτημα II – Μέρος ARO | 20 |
| I. Γενικά | 20 |
| II. Διαβούλευση | 23 |
| III. Πεδίο εφαρμογής και εφαρμοσιμότητα | 26 |
| IV. Ανασκόπηση των διαφορών..... | 48 |
| V. Κατάλογος προτεινόμενων διαδικασιών θέσπισης κανόνων | 49 |
| Παράρτημα III– Μέρος ORO | 51 |
| I. Γενικά | 51 |
| II. Διαβούλευση | 51 |
| III. Πεδίο εφαρμογής και εφαρμοσιμότητα | 53 |
| IV. Ανασκόπηση των διαφορών..... | 78 |
| V. Κατάλογος προτεινόμενων διαδικασιών θέσπισης κανόνων | 99 |
| Παράρτημα IV - μέρος CAT(A,H) | 101 |
| I. Πεδίο εφαρμογής | 101 |
| II. Ανασκόπηση των αντιδράσεων..... | 103 |
| III. Ανασκόπηση των διαφορών..... | 104 |

| | | |
|--|--|------------|
| IV. | Κατάλογος προτεινόμενων διαδικασιών θέσπισης κανόνων | 111 |
| V. | CAT.GEN: Τμήμα Α – Γενικές απαιτήσεις | 115 |
| VI. | CAT.OP: Τμήμα Β - Επιχειρησιακές διαδικασίες..... | 117 |
| VII. | CAT.POL: Τμήμα Γ — Επιδόσεις του αεροσκάφους και περιορισμοί πτητικής λειτουργίας | 121 |
| VIII. | CAT.IDE: Τμήμα Δ — Όργανα, στοιχεία και εξοπλισμός | 126 |
| Παράρτημα V - μέρος SPA..... | | 129 |
| I. | Πεδίο εφαρμογής..... | 129 |
| II. | Ανασκόπηση των αντιδράσεων..... | 131 |
| III. | Ανασκόπηση των διαφορών..... | 131 |
| IV. | Κατάλογος προτεινόμενων διαδικασιών θέσπισης κανόνων | 131 |
| V. | SPA.GEN: Τμήμα Α – Γενικές απαιτήσεις..... | 132 |
| VI. | SPA.PBN: Τμήμα Β — Πτητικές λειτουργίες ναυτιλίας βασισμένης σε επιδόσεις (PBN) | 134 |
| VII. | SPA.MNPS: Τμήμα Γ – Πτητικές λειτουργίες με ελάχιστες προδιαγραφές επιδόσεων ναυτιλίας (MNPS)..... | 135 |
| VIII. | SPA.RVSM: Τμήμα Δ – Πτητικές λειτουργίες σε εναέριο χώρο με ελάχιστα μειωμένου κάθετου διαχωρισμού (RVSM)..... | 135 |
| IX. | SPA.LVO: Τμήμα Ε — Πτητικές λειτουργίες χαμηλής ορατότητας (LVO) | 135 |
| X. | SPA.ETOPS: Τμήμα ΣΤ — Πτήσεις μεγάλων αποστάσεων δικινητήριων αεροπλάνων (ETOPS) | 137 |
| XI. | SPA.DG: Τμήμα Ζ — Μεταφορά επικινδύνων εμπορευμάτων | 138 |
| XII. | SPA.NVIS: Τμήμα Η — Πτητικές λειτουργίες ελικοπτέρων με συστήματα νυχτερινής όρασης..... | 138 |
| XIII. | SPA.HHO: Τμήμα Θ - Πτητικές λειτουργίες ελικοπτέρου με χειρισμό ανύψωσης | 140 |
| XIV. | SPA.HEMS: Τμήμα Ι — Πτητικές λειτουργίες ιατρικών υπηρεσιών έκτακτης ανάγκης ελικοπτέρων..... | 142 |
| ΑΚΡΩΝΥΜΑ/ΣΥΝΤΜΗΣΕΙΣ ΠΟΥ ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΟΥΝΤΑΙ ΣΤΟ ΜΕΡΟΣ CAT ΚΑΙ ΣΤΟ ΜΕΡΟΣ SPA..... | | 145 |

Σύνοψη των κυριοτέρων σημείων

Η παρούσα γνώμη περιλαμβάνει τα ακόλουθα έγγραφα:

- Κανονισμός για τις αεροπορικές δραστηριότητες·
- Παράρτημα I – Ορισμοί για τα παραρτήματα II έως VIII·
- Παράρτημα II – μέρος ARO, απαιτήσεις για τις αεροπορικές δραστηριότητες·
- Παράρτημα III – μέρος ORO, απαιτήσεις για εμπορικούς και μη εμπορικούς αερομεταφορείς που εκμεταλλεύονται σύνθετα μηχανοκίνητα αεροσκάφη·
- Παράρτημα IV - μέρος CAT(A,H), τεχνικές απαιτήσεις για εμπορικές αερομεταφορές με αεροπλάνα και ελικόπτερα·
- Παράρτημα V - μέρος SPA, απαιτήσεις για αεροπορικές δραστηριότητες για τις οποίες απαιτείται ειδική έγκριση.

Βάσει των αρχών που όρισε το διοικητικό συμβούλιο από κοινού με την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, η πρόταση του Οργανισμού μεταφέρει τα περιεχόμενα του κανονισμού EU-OPS και της JAR-OPS 3 και ευθυγραμμίζει, στο βαθμό του δυνατού, τις απαιτήσεις με τις ενότητες 1 και 2 του μέρους III και το μέρος I του παραρτήματος 6 των προτύπων και των συνιστώμενων πρακτικών του ICAO.

Οι εν λόγω απαιτήσεις αναπτύχθηκαν με βάση τους ακόλουθους στόχους:

- διατήρηση υψηλού επιπέδου ασφάλειας·
- εξασφάλιση αναλογικών κανόνων όπου ενδείκνυται·
- εξασφάλιση ευελιξίας και αποτελεσματικότητας για αερομεταφορείς και αρχές.

Η παρούσα γνώμη είναι αποτέλεσμα διαδικασίας εκτενούς διαβούλευσης με αρχές, ενώσεις, αερομεταφορείς και εμπειρογνώμονες της αεροπορίας.

Η γνώμη για υπόλοιπα παραρτήματα αυτού του κανονισμού, παράρτημα VI – μέρος NCC, παράρτημα VII – μέρος NCO και παράρτημα VIII – μέρος SPO, πρόκειται να δημοσιευτεί αργότερα.

Εισαγωγή

I. Γενικά

1. Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 216/2008¹ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (εφεξής καλούμενος ο «βασικός κανονισμός»), όπως τροποποιήθηκε από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1108/2009², θεσπίζει κατάλληλο και ολοκληρωμένο πλαίσιο για τον ορισμό και την εφαρμογή κοινών τεχνικών κανόνων και διοικητικών διαδικασιών στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας.
2. Σκοπός της παρούσας γνώμης είναι να συνδράμει την Ευρωπαϊκή Επιτροπή στη θέσπιση εκτελεστικών κανόνων για τις αεροπορικές δραστηριότητες.
3. Η γνώμη εκδόθηκε με βάση τη διαδικασία που καθορίστηκε από το διοικητικό συμβούλιο του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Ασφαλείας (ο Οργανισμός)³, όπως προβλέπεται από τις διατάξεις του άρθρου 19 του βασικού κανονισμού.

II. Πεδίο εφαρμογής της γνώμης

4. Η παρούσα γνώμη αποτελείται από τα ακόλουθα έγγραφα:
 - Κανονισμός για τις αεροπορικές δραστηριότητες·
 - Παράρτημα I – Ορισμοί για τα παραρτήματα II έως VIII·
 - Παράρτημα II – μέρος ARO, απαιτήσεις για τις αεροπορικές δραστηριότητες·
 - Παράρτημα III – μέρος ORO, απαιτήσεις για εμπορικούς και μη εμπορικούς αερομεταφορείς που εκμεταλλεύονται σύνθετα μηχανοκίνητα αεροσκάφη·
 - Παράρτημα IV - μέρος CAT(A,H), τεχνικές απαιτήσεις για εμπορικές αερομεταφορές με αεροπλάνα και ελικόπτερα·
 - Παράρτημα V - μέρος SPA, απαιτήσεις για αεροπορικές δραστηριότητες για τις οποίες απαιτείται ειδική έγκριση.
5. Η παρούσα γνώμη δεν περιλαμβάνει:
 - τις απαιτήσεις που αφορούν τις εμπορικές αερομεταφορές για ανεμοπλάνα, αερόστατα και πτήσεις με αναχώρηση από και άφιξη στο ίδιο αεροδρόμιο με αεροπλάνα και ελικόπτερα στο παράρτημα III – μέρος CAT·
 - το παράρτημα VI - μέρος NCC, τεχνικές απαιτήσεις για μη εμπορικές δραστηριότητες με σύνθετα μηχανοκίνητα αεροσκάφη·

¹ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 216/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 20ής Φεβρουαρίου 2008, για τη θέσπιση κοινών κανόνων στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας και για την ίδρυση Ευρωπαϊκού Οργανισμού Ασφάλειας της Αεροπορίας, καθώς και για την κατάργηση της οδηγίας 91/670/ΕΟΚ του Συμβουλίου, του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1592/2002 και της οδηγίας 2004/36/ΕΚ. *EE L 79 της 19.03.2008, σ. 1-49.*

² Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1108/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 21ης Οκτωβρίου 2009, για τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008, όσον αφορά τα αεροδρόμια, τη διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας και τις υπηρεσίες αεροναυτιλίας, και για την κατάργηση της οδηγίας 2006/23/ΕΚ. *EE L 309 της 24.11.2009, σ. 51-70.*

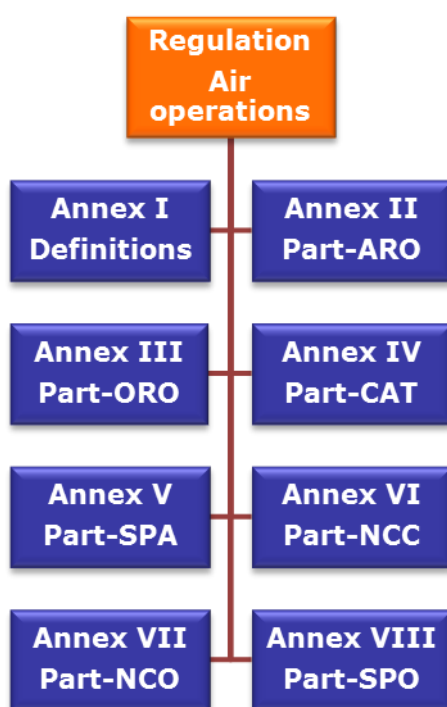
³ Απόφαση του διοικητικού συμβουλίου σχετικά με διαδικασία που πρέπει να εφαρμόζει ο Οργανισμός για την έκδοση γνωμών, προδιαγραφών πιστοποίησης και υλικού καθοδήγησης (διαδικασία θέσπισης κανόνων). EASA MB 08-2007, 13.06.2007.

- το παράρτημα VII - μέρος NCO, τεχνικές απαιτήσεις για μη εμπορικές δραστηριότητες με μη σύνθετα μηχανοκίνητα αεροσκάφη·
- το παράρτημα VIII - μέρος SPO, τεχνικές απαιτήσεις για ειδικές πτητικές λειτουργίες, συμπεριλαμβανομένων των εμπορικών και μη εμπορικών δραστηριοτήτων·
- τις διατάξεις του κανονισμού για τις αεροπορικές δραστηριότητες που σχετίζονται με τις προαναφερόμενες δραστηριότητες.

Η γνώμη για τις υπόλοιπες απαιτήσεις θα δημοσιευτεί αργότερα.

6. Τα έγγραφα της παρούσας γνώμης βασίζονται στην αναθεωρημένη δομή κανόνων, όπως προτάθηκε από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή και τον Οργανισμό τον Απρίλιο του 2011. Στον ακόλουθο πίνακα παρουσιάζεται ανασκόπηση των παραρτημάτων του κανονισμού για τις αεροπορικές δραστηριότητες.

Εικόνα 1: Παραρτήματα του κανονισμού για τις αεροπορικές δραστηριότητες

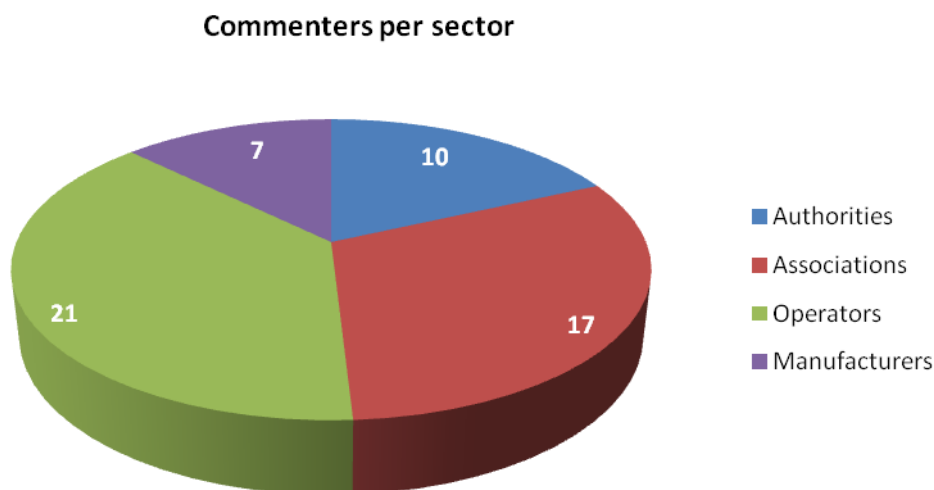


III. Διαβούλευση

7. Η παρούσα γνώμη βασίζεται:
 - στην ΕΠΤ 2008-22 η οποία περιέχει σχέδια προτάσεων για εκτελεστικούς κανόνες (IR) καθώς και για τα σχετικά αποδεκτά μέσα συμμόρφωσης (AMC) και το υλικό καθοδήγησης (GM) αναφορικά με αρχές και φορείς·
 - την ΕΠΤ 2009-02 η οποία περιέχει σχέδια προτάσεων για εκτελεστικούς κανόνες καθώς και για τα αποδεκτά μέσα συμμόρφωσης και το υλικό καθοδήγησης για τις αεροπορικές δραστηριότητες.

8. Η ΕΠΤ 2009-02 δημοσιεύτηκε στον δικτυακό τόπο του EASA (<http://www.easa.europa.eu>) την 30ή Ιανουαρίου 2009. Η περίοδος διαβούλευσης έληξε την 31η Ιουλίου 2009. Ο Οργανισμός είχε λάβει συνολικά 13 775 παρατηρήσεις από τις οποίες περίπου 8 200 ήταν σχετικές με το πεδίο εφαρμογής της παρούσας γνώμης.
9. Οι περιλήψεις των παρατηρήσεων, οι σχετικές απαντήσεις στις περιληπτικές παρατηρήσεις και το προτεινόμενο αναθεωρημένο κείμενο του κανόνα συζητήθηκαν με τις ακόλουθες τέσσερις ομάδες αναθεώρησης θέσπισης κανόνων (RG):
 - RG01 (CAT), εστιάζοντας στους κανόνες για τις εμπορικές αερομεταφορές·
 - RG02 (SPO), εστιάζοντας στους κανόνες για τις ειδικευμένες δραστηριότητες·
 - RG03 (NCC), εστιάζοντας στους κανόνες για τις μη εμπορικές δραστηριότητες με σύνθετα μηχανοκίνητα αεροσκάφη· και
 - RG04 (NCO), εστιάζοντας στους κανόνες για τις μη εμπορικές δραστηριότητες με μη σύνθετα μηχανοκίνητα αεροσκάφη.
10. Το σχέδιο του κειμένου του ΕΑΠ σχετικά με το μέρος CAT αναθεωρήθηκε από την ομάδα RG01. Το σχέδιο του κειμένου του ΕΑΠ σχετικά με το μέρος SPA αναθεωρήθηκε από τις τέσσερις ομάδες.
11. Ο Οργανισμός συγκάλεσε επίσης πολλές συναντήσεις με ειδικούς στα ελικόπτερα οι οποίοι παρείχαν συμβουλές για θέματα σχετικά με τα ελικόπτερα, εκπροσωπώντας αρχές, αερομεταφορείς και κατασκευαστές.
12. Βάσει της εκτενούς διαβούλευσης με αρχές, ενώσεις και αερομεταφορείς, ο Οργανισμός δημοσίευσε το ΕΑΠ OPS I την 25η Νοεμβρίου 2010. Η περίοδος υποβολής αντιδράσεων έληξε την 15η Φεβρουαρίου 2011. Ο Οργανισμός έλαβε 1 009 αντιδράσεις.
13. Η εικόνα που ακολουθεί παρουσιάζει ανασκόπηση των σχολιαστών που υπέβαλλαν αντιδράσεις, οι οποίοι κατατάσσονται σε ομάδες κατά αρχές, ενώσεις, αερομεταφορείς και κατασκευαστές.

Εικόνα 2: Ανασκόπηση των σχολιαστών που υπέβαλλαν αντιδράσεις



14. Όλες οι αντιδράσεις αξιολογήθηκαν και απαντήθηκαν, ενώ λήφθηκαν υπόψη κατά τη σύνταξη των παραρτημάτων I, IV και V της παρούσας γνώμης.
15. Λεπτομέρειες σχετικά με τη διαδικασία διαβούλευσης για τις ΕΠΤ 2008-22b, 2008-22c, 2009-02c και NPA 2009-02d, οι οποίες σχετίζονται με τις απαιτήσεις του παραρτήματος II για το μέρος ARO και του παραρτήματος III για το μέρος ORO της παρούσας γνώμης, παρέχονται στις σχετικές ενότητες της παρούσας επεξηγηματικής σημείωσης.

IV. Σύμβαση σχετικά με την αρίθμηση των κανόνων

16. Σύμφωνα με τις κατευθυντήριες γραμμές του Οργανισμού σχετικά με τη σύνταξη κανόνων, στους εκτελεστικούς κανόνες εφαρμόστηκε η ακόλουθη σύμβαση αρίθμησης των κανόνων:

<Μέρος>. <τμήμα>. <ενότητα>. <N>

Εξήγηση:

<Μέρος>: υποχρεωτικό - αποτελείται από έως και τέσσερα γράμματα ή ψηφία
 παραδείγματα: ARO, ORO, CAT, SPA

<Τμήμα>: υποχρεωτικό - αποτελείται από έως και τέσσερα γράμματα ή ψηφία
 παραδείγματα: GEN, OP, POL, IDE

<Ενότητα>: υποχρεωτικό - αποτελείται από έως και πέντε γράμματα ή ψηφία
 παραδείγματα: MPA, A, H, MAB

<N>: υποχρεωτικό - αριθμός κανόνα - αποτελείται από τρία ψηφία και αρχίζει από τον αριθμό 100. Οι αριθμοί που ακολουθούν αυξάνονται συνήθως κατά 5.

Κανονισμός για τις αεροπορικές δραστηριότητες**I. Πεδίο εφαρμογής**

17. Ο κανονισμός για τις «αεροπορικές δραστηριότητες» ορίζει τη γενική εφαρμογή των μερών που καλύπτει και προτείνει μέτρα συνέχισης της ισχύος καθώς και μέτρα μετάβασης υπό τη μορφή αυτοεξαιρέσεων.⁴

II. Ανασκόπηση των αντιδράσεων

18. Οι αντιδράσεις που λήφθηκαν σχετικά με τον κανονισμό για τις αεροπορικές δραστηριότητες επικεντρώθηκαν στην ευθυγράμμιση με τους κανονισμούς για το μέρος FCL, στις προτεινόμενες διατάξεις διατήρησης της ισχύος των απαιτήσεων JAR-OPS 3, και ζητήθηκε σε αυτές αποσαφήνιση σχετικά με τη χρήση ορισμένων αεροσκαφών του παραρτήματος II σε εμπορικές αερομεταφορές, καθώς και ένας ορισμός του όρου ειδικευμένες δραστηριότητες.

III. Εξηγήσεις

19. Ο κανονισμός που δημοσιεύτηκε στο πλαίσιο αυτής της γνώμης περιλαμβάνει, σύμφωνα με το άρθρο 4 παράγραφος 1 στοιχεία β) και γ) και το άρθρο 8 του βασικού κανονισμού, τις απαιτήσεις για τους κοινοτικούς αερομεταφορείς που χρησιμοποιούν αεροσκάφη νηολογημένα στην Ευρωπαϊκή Ένωση ή σε τρίτη χώρα και για το προσωπικό που ενέχεται στην εκμετάλλευση των εν λόγω αεροσκαφών.
20. Προβλέπει επίσης τις απαιτήσεις για τον Οργανισμό και τις αρμόδιες αρχές στον τομέα των αεροπορικών δραστηριοτήτων, συμπεριλαμβανομένων των επιθεωρήσεων στους χώρους στάθμευσης σε αεροσκάφη αερομεταφορέων που τελούν υπό την επιτήρηση ασφάλειας άλλου κράτους, σύμφωνα με το άρθρο 10 του βασικού κανονισμού.
21. Το άρθρο 2 περιέχει τους ορισμούς των όρων που χρησιμοποιούνται στον κανονισμό. Ο ορισμός των δραστηριοτήτων εμπορικών αερομεταφορών προέρχεται από το παράρτημα 6 του ICAO και έχει τροποποιηθεί ελαφρώς ώστε να λαμβάνεται υπόψη ο ορισμός της «εμπορικής δραστηριότητας» που περιέχεται στο άρθρο 3 παράγραφος θ) του βασικού κανονισμού. Επισημαίνεται ότι το πεδίο εφαρμογής του ορισμού της εμπορικής δραστηριότητας είναι ευρύτερο εκείνου των δραστηριοτήτων εμπορικών αερομεταφορών. Ο ορισμός της ειδικευμένης δραστηριότητας θα συμπληρωθεί περαιτέρω με έναν μη εξαντλητικό κατάλογο ειδικευμένων δραστηριοτήτων ή εργασιών στο μελλοντικό μέρος SPO. Επιπλέον, το άρθρο 6 παράγραφος 6 ορίζει τον αριθμό των ατόμων που μπορούν να μεταφέρονται σε ένα αεροσκάφος που χρησιμοποιείται για ειδικευμένες δραστηριότητες προκειμένου να υπάρχει σαφής διαχωρισμός μεταξύ των δραστηριοτήτων εμπορικών αερομεταφορών και εμπορικών δραστηριοτήτων εκτός των εμπορικών αερομεταφορών.

⁴ Η αυτοεξαιρέση είναι ένας τύπος μέτρου μετάβασης, βάσει του οποίου τα κράτη μέλη έχουν την επιλογή να μεταθέσουν την ημερομηνία εφαρμογής για συγκεκριμένο χρονικό διάστημα που ορίζεται από το νόμο.

22. Ο κανονισμός περιλαμβάνει επίσης δύο άρθρα που απευθύνονται στα κράτη μέλη. Το άρθρο 3 απαιτεί από τα κράτη μέλη και τον Οργανισμό την εκπόνηση σχεδίων ασφάλειας της αεροπορίας με στόχο τη διαρκή βελτίωση της ασφάλειας. Παρουσιάζει επίσης την ανάγκη που υφίσταται να συντονίζονται τα κράτη μέλη τα σχέδια ασφάλειας τους, καθώς η διαχείριση της ασφάλειας της αεροπορίας πρέπει πλέον να επιτελείται από κοινού από τα κράτη μέλη του EASA. Συγκεκριμένα, η κοινή άσκηση αρμοδιοτήτων που υφίσταται σήμερα εντός της Ευρωπαϊκής Ένωσης δεν επιτρέπει την εφαρμογή ενός σχεδίου ασφάλειας μεμονωμένα από ένα κράτος μέλος. Στο μέλλον θα παρασχεθεί επιπλέον υλικό για τη βελτίωση την κοινή εφαρμογή των απαιτήσεων του ICAO για το κρατικό πρόγραμμα ασφάλειας (ΚΠΑ) στο ευρωπαϊκό πλαίσιο. Το εν λόγω υλικό θα βασιστεί στο έργο που συντονίζει η Ευρωπαϊκή Συμβουλευτική Επιτροπή Ασφάλειας της Αεροπορίας (EASAC), ιδιαιτέρως όσον αφορά το εγχειρίδιο ΕΠΑΑ.
23. Το άρθρο 4 προτείνει απαιτήσεις για τις ικανότητες επιτήρησης. Οι διατάξεις αυτές, παρότι συνάδουν πλήρως με τα σχετικά κρίσιμα στοιχεία ενός συστήματος επιτήρησης ασφάλειας που ορίζει ο ICAO, επιπλέον δίνουν εντολή στα κράτη μέλη να διασφαλίζουν ότι το προσωπικό επιτήρησης καθενός από αυτά είναι δεόντως εξουσιοδοτημένο ώστε να ασκεί καθήκοντα πιστοποίησης και επιτήρησης και ότι δεν εκτίθεται σε σύγκρουση συμφερόντων.
24. Τα άρθρα 3 και 4 είχαν ήδη δημοσιευτεί με τη γνώμη 03-11 σχετικά με τον κανονισμό για τα πληρώματα πτήσης. Συμπεριλαμβάνονται ήδη οι αλλαγές που απορρέουν από τις συζητήσεις στην επιτροπή του EASA αναφορικά με το σχετικό κείμενο.
25. Το άρθρο 5 σχετικά με τις επιθεωρήσεις στους χώρους στάθμευσης περιλαμβάνει μια μεταβατική διάταξη σχετική με το ελάχιστο ετήσιο ποσοστό που αναπροσαρμόζεται κατ' αναλογία με την ημερομηνία εφαρμογής του κανονισμού τον Απρίλιο. Το σχετικό ποσοστό για το 2012 ορίζεται σε 65%.
26. Το άρθρο 6 καθορίζει το πεδίο εφαρμογής και την εφαρμογή των παραρτημάτων ως ακολούθι:

| Παράρτημα | Εφαρμογή | Άρθρο στον κανονισμό |
|---|--|--|
| Παράρτημα II - μέρος ARO | Απαιτήσεις που αφορούν τις αρχές, συμπεριλαμβανομένων των επιθεωρήσεων στους χώρους στάθμευσης | άρθρο 1 παράγραφος 1 και άρθρο 5 |
| Παράρτημα III - μέρος ORO Παράρτημα IV - μέρος CAT | Δραστηριότητες εμπορικών αερομεταφορών με αεροπλάνα και ελικόπτερα, πλην πτήσεων αναχώρησης από και άφιξης στο ίδιο αεροδρόμιο | άρθρο 1 παράγραφος 2 και άρθρο 6 παράγραφος 1 |
| Παράρτημα V - μέρος SPA | Κάθε δραστηριότητα αεροπλάνων, ελικοπτέρων, αερόστατων ή ανεμοπλάνων | 6.3 |

27. Το άρθρο 6 παράγραφος 4 εξαιρεί από το πεδίο εφαρμογής του κανονισμού συγκεκριμένες κατηγορίες αεροσκαφών ή τύπους πτητικών λειτουργιών έως την οριστικοποίηση της σχετικής δραστηριότητας θέσπισης κανόνων. Οι εν λόγω κατηγορίες και οι τύποι είναι:
- συγκεκριμένα αεροσκάφη του παραρτήματος II όταν χρησιμοποιούνται σε εμπορικές αερομεταφορές. Η εκμετάλλευσή τους πρέπει να είναι σύμφωνη με τις προϋποθέσεις που ορίζονται σε απόφαση της Επιτροπής που ελήφθη σύμφωνα με τον κανονισμό EU-OPS.
 - αερόπλοια, αεροσκάφη κλίνοντος στροφείου, προσδεδεμένα αερόστατα και μη επανδρωμένα εναέρια συστήματα και
 - πτήσεις που πραγματοποιούνται από φορείς σχεδιασμού ή παραγωγής οι οποίες συνδέονται με την εν λόγω δραστηριότητα.
28. Από την εφαρμογή του μέρους ORO και του μέρους CAT εξαιρούνται, προς το παρόν, δραστηριότητες εμπορικών αερομεταφορών με αφετηρία και προορισμό το ίδιο αεροδρόμιο οι οποίες εκτελούνται με αεροπλάνα και ελικόπτερα (άρθρο 6 παράγραφος 2), καθώς και δραστηριότητες εμπορικών αερομεταφορών που εκτελούνται με αερόστατα και ανεμοπλάνα. Οι σχετικοί εκτελεστικοί κανόνες θα δημοσιευτούν αργότερα και ο κανονισμός θα τροποποιηθεί καταλλήλως.
29. Επίσης εξαιρούνται, προς το παρόν, από την εφαρμογή του μέρους ORO οι εμπορικές δραστηριότητες εκτός των δραστηριοτήτων εμπορικών μεταφορών και των μη εμπορικών δραστηριοτήτων με σύνθετα μηχανοκίνητα αεροσκάφη. Ο κανονισμός θα τροποποιηθεί όταν θα είναι διαθέσιμα το μέρος NCC, το μέρος NCO και το μέρος SPO με τις σχετικές γνώμες του Οργανισμού.
30. Σε πολλές αντιδράσεις ζητήθηκε αποσαφήνιση σχετικά με τις δραστηριότητες εμπορικών αερομεταφορών με συγκεκριμένα αεροσκάφη του παραρτήματος II, σύμφωνα με το άρθρο 8 παράγραφος 5 στοιχείο ζ) του βασικού κανονισμού. Η ακόλουθη αποσαφήνιση παρέχεται σε συντονισμό με την Ευρωπαϊκή Επιτροπή:
31. Οι αποφάσεις της επιτροπής που εκδίδονται δυνάμει του άρθρου 8 παράγραφος 3 του κανονισμού 3922/91⁵ μπορούν να παραμείνουν σε ισχύ έπειτα από την κατάργηση του παραρτήματος III του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3922/91 αν η ισχύς τους αναφέρεται ρητώς στους εκτελεστικούς κανόνες. Ειδικότερα, η απόφαση της Επιτροπής C(2009) 7633⁶ της 14.10.2009 θα παραμείνει σε ισχύ ως μέτρο μετάβασης. Η απόφαση κοινοποιήθηκε προς ενημέρωση σε όλα τα κράτη μέλη και είναι διαθέσιμη στο διαδίκτυο.

⁵ Κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 3922/1991 του Συμβουλίου της 16ης Δεκεμβρίου 1991 για την εναρμόνιση τεχνικών κανόνων και διοικητικών διαδικασιών στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας. ΕΕ L 373 της 31.12.1991, σ. 4

⁶ Απόφαση της Επιτροπής C(2009) 7633 της 14.10.2009 η οποία εξουσιοδοτεί την Αυστρία, τη Γερμανία, το Ηνωμένο Βασίλειο και τη Μάλτα ώστε να εκδίδουν πιστοποιητικά αερομεταφορέα κατά παρέκκλιση από τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 3922/1991 του Συμβουλίου για την εναρμόνιση τεχνικών κανόνων και διοικητικών διαδικασιών στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας.

32. Η απόφαση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής συνδέεται με συγκεκριμένους αερομεταφορείς, τύπους αεροσκαφών του παραρτήματος II, τεκμήρια και προϋποθέσεις. Εάν ένας από αυτούς τους αερομεταφορείς σχεδιάζει να κάνει χρήση διαφορετικού τύπου αεροσκάφους του παραρτήματος II, πρέπει να υποβληθούν στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή νέα αξιολόγηση της ασφάλειας και αίτημα παρέκκλισης. Ο προτεινόμενος κανονισμός περιλαμβάνει διατάξεις για την καλύτερη εξήγηση του τρόπου με τον οποίον ενεργεί ένα κράτος μέλος όταν αντιμετωπίζει αλλαγές στην δραστηριότητα που πραγματοποιούνται σύμφωνα με την εν λόγω απόφαση της Επιτροπής.
33. Όλα τα κράτη μέλη δικαιούνται να εφαρμόζουν την απόφαση της Επιτροπής C(2009) 7633 υπό τις ίδιες προϋποθέσεις που ορίζονται στην ίδια και σχετίζονται με τον ίδιο τύπο αεροσκάφους. Κάθε μεταγενέστερη εξουσιοδότηση από άλλο κράτος μέλος υπό τις ίδιες προϋποθέσεις και η οποία εξυπηρετεί τον ίδιο σκοπό μπορεί να καλύπτεται από την απόφαση της Επιτροπής C(2009) 7633.
34. Αποσκοπώντας στην εξασφάλιση της ορθής και εναρμονισμένης κατανόησης της απόφασης της Επιτροπής, ο κανονισμός αποσαφηνίζει ότι κάθε κράτος μέλος που επιθυμεί να κάνει χρήση παρέκκλισης που έχει ήδη χορηγηθεί, πρέπει πριν τη χρησιμοποιήσει να ενημερώσει την Ευρωπαϊκή Επιτροπή σχετικά με την πρόθεσή του. Κατ' αυτόν τον τρόπο η Ευρωπαϊκή Επιτροπή μπορεί να αξιολογήσει αν η σκοπούμενη παρέκκλιση πληροί τις προϋποθέσεις και είναι σύμφωνη με την αξιολόγηση ασφάλειας που πραγματοποιείται στο πλαίσιο της απόφασης της Επιτροπής. Σε αντίθετη περίπτωση, απαιτείται νέα παρέκκλιση σύμφωνα με το άρθρο 14 παράγραφος 6 του βασικού κανονισμού.
35. Το άρθρο 7 παράγραφος 1 περιέχει τις διατάξεις σχετικά με τη διατήρηση της ισχύος των πιστοποιητικών αερομεταφορέα που εκδόθηκαν σύμφωνα με τον κανονισμό EU-OPS. Προτείνεται περίοδος 2 ετών ώστε να καταστεί δυνατή η προσαρμογή του συστήματος διαχείρισης, των εκπαιδευτικών προγραμμάτων, των διαδικασιών και των εγχειριδίων, κατά περίπτωση. Καθώς οι προτεινόμενοι εκτελεστικοί κανόνες περιέχουν νέα μορφή για το πιστοποιητικό αερομεταφορέα σύμφωνα με πρόσφατη τροποποίηση του ICAO, ορίζεται προθεσμία 2 ετών εντός της οποίας ένα πιστοποιητικό αερομεταφορέα πρέπει να ανταλλαγεί με άλλο το οποίο διαθέτει τη νέα μορφή.
36. Το άρθρο 7 παράγραφοι 3 έως 6 περιέχει ειδικές διατάξεις μετατροπής για τις δραστηριότητες εμπορικών αερομεταφορών που εκτελούνται με ελικόπτερο. Προτείνεται η μετατροπή, εντός διετίας, των εθνικών πιστοποιητικών αερομεταφορέα για ελικόπτερα σε πιστοποιητικά αερομεταφορέα σύμφωνα προς τους εκτελεστικούς κανόνες. Τα κράτη μέλη καταρτίζουν έκθεση μετατροπής εντός ενός έτους από την ημερομηνία εφαρμογής του κανονισμού. Η έκθεση θα περιλαμβάνει περιγραφές των εθνικών απαιτήσεων βάσει των οποίων εκδόθηκε το πιστοποιητικό αερομεταφορέα και το πεδίο εφαρμογής των δικαιωμάτων που εκχωρήθηκαν στον αερομεταφορέα, θα υποδεικνύει τις απαιτήσεις στο μέρος ORO, στο μέρος CAT και στο μέρος SPA για τις οποίες θα χορηγηθεί αναγνώριση, τυχόν περιορισμούς που πρέπει να συμπεριληφθούν στο πιστοποιητικό αερομεταφορέα που είναι σύμφωνο με τους εκτελεστικούς κανόνες και τυχόν απαιτήσεις τις οποίες πρέπει να πληροί ο αερομεταφορέας για την άρση των εν λόγω περιορισμών.

37. Το άρθρο 8 ορίζει ότι το τμήμα IZ του κανονισμού EU-OPS και οι διατάξεις που θεσπίστηκαν από τα κράτη μέλη σύμφωνα με το άρθρο 8 παράγραφος 4 του κανονισμού 3922/91 παραμένουν σε ισχύ έως την υιοθέτηση των σχετικών εκτελεστικών κανόνων.
38. Σύμφωνα με το άρθρο 9, εξακολουθούν να ισχύουν οι υφιστάμενοι κατάλογοι ελάχιστου εξοπλισμού (ΚΕΕ) που δεν μπορούν να βασιστούν σε βασικό κατάλογο ελάχιστου εξοπλισμού (ΒΚΕΕ) που καταρτίστηκε σύμφωνα με το μέρος 21. Κάθε μεταγενέστερη αλλαγή σε αυτόν τον ΚΕΕ πρέπει να είναι σύμφωνη με τον ισχύοντα ΒΚΕΕ που εξακολουθεί να ισχύει ή καταρτίστηκε σύμφωνα με το μέρος 21.
39. Το άρθρο 10 εξετάζει την εκπαίδευση των πληρωμάτων πτήσης και θαλάμου επιβατών σχετικά με στοιχεία που ορίζονται στα σχετικά δεδομένα λειτουργικής καταλληλότητας. Ενώ χορηγείται στον αερομεταφορέα προθεσμία 2 ετών για την προσαρμογή των σχετικών προγραμμάτων εκπαίδευσης (άρθρο 7 παράγραφος 1 στοιχείο β)), είναι αναγκαία μια μεταβατική διάταξη η οποία προβλέπει την παροχή εκπαίδευσης στα μέλη του πληρώματος. Στην πρόταση λαμβάνονται υπόψη οι κύκλοι εκπαίδευσης του αερομεταφορέα.
40. Το άρθρο 11 περιέχει τις διατάξεις έναρξης ισχύος και αυτοεξαιρέσεων. Ο καθορισμός, στο άρθρο 70 του βασικού κανονισμού, μέγιστης προθεσμίας για την εφαρμογή των εκτελεστικών κανόνων περιορίζει τις περιόδους που είναι διαθέσιμες για τη μετάβαση, καθώς ορίζεται ότι οι εκτελεστικοί κανόνες θα εφαρμοστούν το αργότερο την 8η Απριλίου 2012. Κατόπιν αιτήματος της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, η μέθοδος των αυτοεξαιρέσεων που επιλέγηκε καθιστά δυνατή την ύπαρξη μεταβατικής περιόδου στις περιπτώσεις που αυτή ξεπερνά την 8η Απριλίου 2012.
41. Στο άρθρο 11 παράγραφος 2 στοιχείο α) προβλέπεται αυτοεξαιρέση για τις αρχές σχετικά με μέρη του συστήματος διαχείρισης. Όπως οι αερομεταφορείς έτσι και οι αρχές χρειάζονται χρόνο για την προσαρμογή του συστήματος διαχείρισης, των διαδικασιών και των εγχειριδίων. Στην πρόταση προβλέπεται αυτοεξαιρέση για περίοδο 1 έτους και λαμβάνονται υπόψη προηγούμενες συζητήσεις στην επιτροπή του EASA αναφορικά με τις σχετικές απαιτήσεις που αφορούν τις αρχές για τα πληρώματα πτήσης.
42. Όσον αφορά τους αερομεταφορείς που εκτελούν εμπορικές αερομεταφορές με ελικόπτερα, προβλέπεται αυτοεξαιρέση για περίοδο 2 ετών ώστε να καταστεί δυνατή η μετατροπή του πιστοποιητικού αερομεταφορέα που αναφέρεται παραπάνω.

43. Το μέρος SPA περιέχει ειδικές εγκρίσεις διαθέσιμες σε όλους τους αερομεταφορείς. Σε αυτές δεν περιλαμβάνονται ειδικές εγκρίσεις για ιατρική υπηρεσία έκτακτης ανάγκης ελικοπτέρων (HEMS), πτητικές λειτουργίες ελικοπτέρου με χειρισμό ανύψωσης (HHO), πτητικές λειτουργίες με σύστημα απεικόνισης νυκτερινής όρασης (NVIS) και πτήσεις μεγάλων αποστάσεων δικινητήριων αεροπλάνων (ETOPS), οι οποίες είναι διαθέσιμες μόνο στους κατόχους πιστοποιητικού αερομεταφορέα. Όσον αφορά τις δραστηριότητες εμπορικών αερομεταφορών με αεροπλάνο και ελικόπτερο, ισχύουν οι αρχές για τη διατήρηση της ισχύος και τη μετάβαση όπως περιγράφεται παραπάνω. Όσον αφορά τις δραστηριότητες εμπορικών αερομεταφορών με αερόστατα και ανεμοπλάνα, παρότι μπορεί να είναι σπάνιες οι περιπτώσεις υποβολής αίτησης για τη χορήγηση ειδικής έγκρισης για τη μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων, προτείνεται τριετής μεταβατική περίοδος. Η ίδια περίοδος προτείνεται για τις ειδικευμένες δραστηριότητες. Για τις μη εμπορικές δραστηριότητες στο πλαίσιο των οποίων δεν εκτελούνται ειδικευμένες δραστηριότητες προτείνεται διετής μεταβατική περίοδος.
44. Οι αυτοεξαιρέσεις συνοψίζονται στον παρακάτω πίνακα:

| Δραστηριότητα | Μέρος | Αεροσκάφος | Αυτοεξαιρεση |
|---|-------------------------------------|---|---|
| Εμπορικές αερομεταφορές πλην πτήσεων με αναχώρηση από και άφιξη στο ίδιο αεροδρόμιο | Μέρος ORO Μέρος CAT Μέρος SPA | Αεροπλάνα | Δεν εφαρμόζεται |
| | Μέρος ORO Μέρος CAT Μέρος SPA | Ελικόπτερα | 2 έτη |
| Εμπορικές αερομεταφορές πτήσεων με αναχώρηση από και άφιξη στο ίδιο αεροδρόμιο | Μέρος ORO Μέρος CAT | Αεροπλάνα ελικόπτερα | Δεν εφαρμόζεται ακόμη· Θα παραδοθεί αργότερα |
| | Μέρος SPA | Αεροπλάνα ελικόπτερα | 3 έτη |
| Εμπορικές αερομεταφορές με αερόστατα και ανεμοπλάνα | Μέρος ORO Μέρος CAT | Αερόστατα ανεμοπλάνα | Δεν εφαρμόζεται ακόμη· Θα παραδοθεί αργότερα |
| | Μέρος SPA | Αερόστατα ανεμοπλάνα | 3 έτη |
| Ειδικευμένες δραστηριότητες | Μέρος ORO* Μέρος SPO | Αεροπλάνα ελικόπτερα αερόστατα ανεμοπλάνα | Δεν εφαρμόζεται ακόμη· Θα παραδοθεί αργότερα |
| | Μέρος SPA | Αεροπλάνα ελικόπτερα αερόστατα ανεμοπλάνα | 3 έτη |
| Μη εμπορικές δραστηριότητες με σύνθετα μηχανοκίνητα | Μέρος ORO Μέρος NCC | Αεροπλάνα ελικόπτερα | Δεν εφαρμόζεται ακόμη· |

| Δραστηριότητα | Μέρος | Αεροσκάφος | Αυτοεξαίρεση |
|--|--------------|---|---|
| αεροσκάφη | | | Θα παραδοθεί αργότερα |
| | Μέρος SPA | Αεροπλάνα ελικόπτερα | 2 έτη |
| Μη εμπορικές δραστηριότητες με μη σύνθετα μηχανοκίνητα αεροπλάνα | Μέρος NCO | Αεροπλάνα ελικόπτερα αερόστατα ανεμοπλάνα | Δεν εφαρμόζεται ακόμη· Θα παραδοθεί αργότερα |
| | Μέρος SPA | Αεροπλάνα ελικόπτερα αερόστατα ανεμοπλάνα | 2 έτη |

*ισχύει για εμπορικές δραστηριότητες πλην εμπορικών αερομεταφορών και μη εμπορικών ειδικευμένων δραστηριοτήτων με σύνθετα μηχανοκίνητα αεροσκάφη

Παράρτημα I - Ορισμοί

I Πεδίο εφαρμογής

45. Το παράρτημα I περιέχει τους ορισμούς για τους όρους που χρησιμοποιούνται στα παραρτήματα II-VIII του παρόντος κανονισμού.

II. Ανασκόπηση των αντιδράσεων

46. Το παράρτημα I έλαβε 53 αντιδράσεις από 18 σχολιαστές (οι οποίοι αντιπροσωπεύουν εθνικές αεροπορικές αρχές, ενώσεις του κλάδου, κατασκευαστές, αεροπορικές εταιρείες, μια ένωση αεροδρομίων και έναν ιδιώτη). Σε γενικές γραμμές οι σχολιαστές υποστήριξαν τη συλλογή των ορισμών στο παράρτημα I, ενώ δεν υποστήριξαν τον διαχωρισμό μεταξύ των εκτελεστικών κανόνων, των αποδεκτών μέσων συμμόρφωσης και του υλικού καθοδήγησης. Το στοιχείο που έλαβε τις περισσότερες παρατηρήσεις ήταν η «μέγιστη διαμόρφωση θέσεων επιβατών», όπου εκφράστηκε ομόφωνα το αίτημα για μεταφορά του σκοπού του ορισμού του κανονισμού EU-OPS/της JAR-OPS 3. Οι υπόλοιπες παρατηρήσεις κατανεμήθηκαν σε 30 όρους και αφορούσαν την πραγματοποίηση συντακτικών διορθώσεων, αλλαγών για μεγαλύτερη σαφήνεια ή ευθυγράμμιση με τους κανόνες, καθώς και ευθυγράμμιση με τον κανονισμό EU-OPS, την JAR-OPS 3, του ορισμούς των προδιαγραφών πιστοποίησης και το παράρτημα 6 του ICAO.

III. Ανασκόπηση των διαφορών

Διαφορές με τον κανονισμό EU-OPS / την JAR-OPS 3

47. Οι ορισμοί στην πλειοψηφία τους ευθυγραμμίζονται με τους ορισμούς στον κανονισμό EU-OPS και την JAR-OPS 3. Οι ορισμοί των όρων που χρησιμοποιούνται σε περισσότερους από έναν εκτελεστικούς κανόνες έχουν συμπεριληφθεί στο παράρτημα I. Πραγματοποιήθηκαν συντακτικές αλλαγές ή σσωνος σημασίας ώστε να προσδιοριστούν σαφώς οι περιπτώσεις όπου συγκεκριμένοι όροι ισχύουν για έναν τύπο δραστηριότητας ή αεροσκάφους και να εξασφαλιστεί η τήρηση των κατευθυντήριων γραμμών σύνταξης. Επιπλέον αλλαγές πραγματοποιήθηκαν στους ακόλουθους όρους:

- Στο ΕΑΠ παρουσιάστηκε ο όρος «3% αεροδρόμιο εναλλαγής κατά τη διαδρομή» αντί του όρου «αεροδρόμιο εναλλαγής για λόγους καυσίμου» του κανονισμού EU-OPS - η απαίτηση για το ποσοστό 3% περιέχεται στα αποδεκτά μέσα συμμόρφωσης της παραγράφου CAT.OP.MPA.150 Πολιτική καυσίμων·
- «κατάλληλο αεροδρόμιο»: στον ορισμό του κανονισμού EU-OPS ορίζονται τα χαρακτηριστικά του κατάλληλου αεροδρομίου και παρέχεται μη εξαντλητικός κατάλογος των βοηθητικών υπηρεσιών που είναι αναγκαίες για ένα τέτοιο αεροδρόμιο. Από τον σχολιασμό που ελήφθη από τους ενδιαφερόμενους προέκυψε ότι είναι δύσκολη η συμμόρφωση με τον κατάλογο των αναγκαίων βοηθητικών υπηρεσιών που παρέχεται στον ορισμό του κανονισμού EU-OPS για αεροσκάφη που πετούν σύμφωνα με το μέρος NCC και το μέρος NCO, παρότι άλλοι ενδιαφερόμενοι ζήτησαν τη μεταφορά του πλήρους ορισμού του κανονισμού EU-OPS στις

δραστηριότητες εμπορικών αερομεταφορών. Προκειμένου να αντιμετωπιστεί το συγκεκριμένο ζήτημα αναλογικότητας, ο Οργανισμός αποφάσισε τη μεταφορά του καταλόγου των αναγκαίων βοηθητικών υπηρεσιών στον κατάλληλο εκτελεστικό κανόνα στο μέρος CAT. Συνεπώς, το πλήρες νόημα του ορισμού του κανονισμού EU-OPS διατηρήθηκε για τις δραστηριότητες εμπορικών αερομεταφορών·

- ο όρος «προσέγγιση κατηγορίας I (CAT I)» περιλαμβάνει το GNSS/SBAS (παγκόσμιο δορυφορικό σύστημα πλοήγησης/δορυφορικό σύστημα ενίσχυσης) προκειμένου να αποσαφηνιστεί ότι οι δραστηριότητες όπου χρησιμοποιείται ακρίβεια ραδιοφάρου με κατακόρυφη καθοδήγηση (LPV) με σχετικό ύψος απόφασης μικρότερο των 250 ποδών (και όχι μικρότερο των 200 ποδών) αντιμετωπίζονται ως δραστηριότητες CAT I·
- το «σύστημα προσγείωσης GNSS (GLS)» μετονομάστηκε σε «σύστημα προσγείωσης GBAS (GLS)» και τροποποιήθηκε ώστε να ευθυγραμμίζεται με τα PANS ATM και PANS ABC του ICAO·
- «ελικοδρόμιο»: ο Οργανισμός θεωρεί ότι ο εν λόγω όρος καλύπτεται από τον όρο «αεροδρόμιο» (σύμφωνα με τον ορισμό που περιέχεται στο βασικό κανονισμό) και από τον όρο «χώρος λειτουργίας», και συνεπώς δεν μετέφερε τον όρο αυτόν στο νέο κανονισμό·
- «χρόνος παραμονής»: ο ορισμός παραμένει αμετάβλητος από το ΕΑΠ και ευθυγραμμίζεται με το παράρτημα 14 του ICAO·
- εισάγεται ο όρος «μέγιστη επιχειρησιακή διαμόρφωση θέσεων επιβατών» αντί του όρου «μέγιστη εγκεκριμένη διαμόρφωση θέσεων επιβατών» του κανονισμού EU-OPS / της JAR-OPS 3. Από τον σχολιασμό των ενδιαφερόμενων προέκυψε ότι η μέγιστη εγκεκριμένη διαμόρφωση θέσεων επιβατών του κανονισμού EU-OPS αντιμετωπίζεται ως επιχειρησιακή έγκριση και ότι αυτό δεν αντανάκλαται στους ορισμούς για τη μέγιστη διαμόρφωση θέσεων επιβατών στην ΕΠΤ και το ΕΑΠ. Ως εκ τούτου ο Οργανισμός έλαβε υπόψη τις συγκεκριμένες αντιδράσεις κατά τη σύνταξη του ορισμού για το νέο όρο «μέγιστη επιχειρησιακή διαμόρφωση θέσεων επιβατών». Η μέγιστη επιχειρησιακή διαμόρφωση θέσεων επιβατών αποτελεί σαφώς ένα στοιχείο που καθορίζεται για επιχειρησιακούς σκοπούς και πρέπει να προσδιορίζεται στο εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας. Στον ορισμό αποσαφηνίζεται επίσης ότι στη μέγιστη επιχειρησιακή διαμόρφωση θέσεων επιβατών πρέπει να λαμβάνεται ως βάση η μέγιστη διαμόρφωση θέσεων επιβατών που καθορίζεται κατά τη διαδικασία πιστοποίησης·
- ο όρος «καθιερωμένη κατηγορία I» μετονομάστηκε σε «προσέγγιση κατηγορίας I (CAT I)» και ο ορισμός ανασυντάχθηκε ώστε να ευθυγραμμίζεται καλύτερα με τον ορισμό στον κανονισμό EU-OPS/την JAR-OPS 3 (η συντακτική αλλαγή συνίσταται στην πλήρη αναγραφή των όρων στο παράρτημα I των ακρωνυμίων του ορισμού του κανονισμού EU-OPS).

Διαφορές με το παράρτημα 6 του ICAO

48. Παρότι οι ορισμοί στην πλειοψηφία τους ευθυγραμμίζονται με εκείνους του ICAO, καθώς ο παρόν κανονισμός μεταφέρει τον κανονισμό EU-OPS και την JAR-OPS 3, υπάρχουν διαφορές με τους ορισμούς του ICAO:
- ο ορισμός του όρου «προσεγγίσεις κατηγορίας CAT II, IIIA, IIIB» είναι επί του παρόντος ευθυγραμμισμένος με τον κανονισμό EU-OPS, παρότι στο πλαίσιο της διαδικασίας θέσπισης κανόνων OPS.083 «Αναθεώρηση του SPA.LVO» θα εξεταστεί η ευθυγράμμιση με την πλέον πρόσφατη τροποποίηση του παραρτήματος 6 του ICAO.
 - «κατηγορία A / B αναφορικά με ελικόπτερα» – κατόπιν των αντιδράσεων στον ΕΑΠ, οι σχετικοί ορισμοί ευθυγραμμίστηκαν με τους ορισμούς για την «κατηγορία A» και την «κατηγορία B» για στροφιόπτερα στους ορισμούς των προδιαγραφών πιστοποίησης, οι οποίοι θεωρείται ότι συνάδουν με εκείνους της JAR-OPS 3. Οι ενδιαφερόμενοι ζήτησαν μέσω του σχολιασμού τους την επέκταση των ελαφρύνσεων για συγκεκριμένες πτητικές λειτουργίες (ειδικότερα για τις πτητικές λειτουργίες HEMS) ώστε τα ελικόπτερα που δεν συμμορφώνονται πλήρως με τις απαιτούμενες προδιαγραφές πιστοποίησης να μπορούν, ωστόσο, να είναι επιλέξιμα για πτητικές λειτουργίες κατηγορίας 1 και 2 επιδόσεων. Άλλοι ενδιαφερόμενοι ζήτησαν την απόσυρση των ελαφρύνσεων. Ο Οργανισμός δεν θεωρεί ότι υφίσταται φάκελος ασφάλειας για την αλλαγή του πεδίου εφαρμογής των ορισμών.
 - «αεροδρόμιο εναλλαγής κατά τη διαδρομή (ERA)»: ο ορισμός παραμένει ευθυγραμμισμένος με τον ορισμό του κανονισμού EU-OPS, και διαφέρει από εκείνον του ICAO στο ότι υφίσταται συσχετισμός με το «κατάλληλο αεροδρόμιο» το οποίο ενδεχομένως να χρειασθεί στο στάδιο του σχεδιασμού.
 - ο ορισμός του όρου «απεικονιστή ορθής διόπτεισης» είναι επί του παρόντος ευθυγραμμισμένος με εκείνον του κανονισμού EU-OPS, ενώ στη μελλοντική διαδικασία θέσπισης κανόνων OPS.084 «Απεικονιστής ορθής διόπτεισης/Προηγμένο οπτικό σύστημα» θα εξεταστεί η ευθυγράμμιση του ορισμού με την πλέον πρόσφατη τροποποίηση του παραρτήματος 6 του ICAO.
 - «πτητική λειτουργία στην κατηγορία 1 / 2 / 3 επιδόσεων» για ελικόπτερα: στο ΕΑΠ εξηγείται ότι οι ορισμοί παραμένουν ευθυγραμμισμένοι με εκείνους της JAR-OPS 3, καθώς ο Οργανισμός θεωρεί τους εν λόγω ορισμούς τους καταλληλότερους. Στις αντιδράσεις που ελήφθησαν στο ΕΑΠ δεν υπήρξαν αντιδράσεις για τα εν λόγω στοιχεία και συνεπώς δεν πραγματοποιήθηκαν περαιτέρω αλλαγές. Για την κατηγορία 1 επιδόσεων, σύμφωνα με τον ορισμό του ICAO οι επιδόσεις με έναν κινητήρα εκτός λειτουργίας πρέπει να λαμβάνονται υπόψη πριν από την επίτευξη του σημείου απόφασης απογείωσης ή μετά το σημείο λήψης απόφασης προσγείωσης. Ο επιλεγμένος ορισμός στο παράρτημα I δεν ορίζει σαφώς το σημείο στο οποίο πρέπει να λαμβάνονται υπόψη οι επιδόσεις, παρότι στον εκτελεστικό κανόνα αναφέρεται ότι οι επιδόσεις πρέπει να λαμβάνονται υπόψη στο σημείο απόφασης απογείωσης ή πριν από αυτό (CAT.POL.H.205) και στο σημείο λήψης απόφασης προσγείωσης ή πριν από αυτό (CAT.POL.H.220). Για την κατηγορία 3 επιδόσεων, στον επιλεγμένο ορισμό γίνεται διαχωρισμός μεταξύ πολυκινητήριων και μονοκινητήριων ελικοπτερίων, σε αντίθεση με τον ορισμό του ICAO.
 - επίσης ο ορισμός του όρου «κατάσταση της επιφάνειας του διαδρόμου» ευθυγραμμίζεται με τον κανονισμό EU-OPS, και οι ορισμοί θα αναθεωρηθούν ώστε

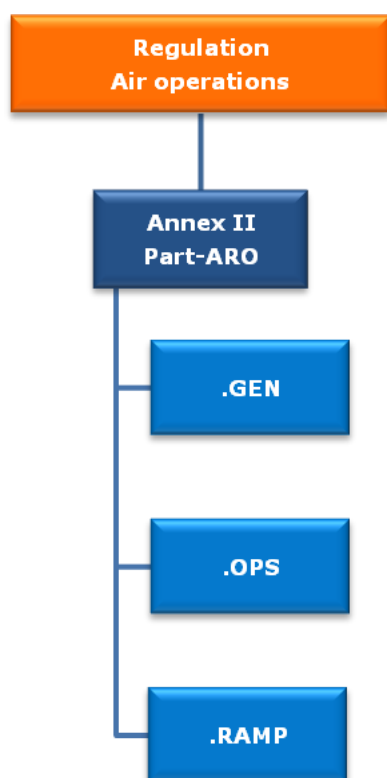
να ευθυγραμμιστούν με τις πλέον πρόσφατες τροποποιήσεις στο παράρτημα 6 του ICAO στο πλαίσιο της διαδικασίας θέσπισης κανόνων OPS.005 «Πρώτη συντακτική αναθεώρηση των εκτελεστικών κανόνων OPS» η οποία αναμένεται να αρχίσει το 2013. Στο πλαίσιο αυτής της διαδικασίας θα δοθούν στους ενδιαφερόμενους ευκαιρίες για σχολιασμό.

IV. Εξηγήσεις

49. Καθώς η βασική αρχή της σύνταξης ήταν η μεταφορά του κανονισμού EU-OPS και της JAR-OPS 3, προέκυψαν ορισμένες διαφορές στο παράρτημα 6 του ICAO (αναφέρονται παραπάνω). Για ελάχιστους όρους, ο ορισμός στον κανονισμό EU-OPS ή/και την JAR-OPS 3 χωρίστηκε σε έναν βασικό κανονισμό στο παράρτημα I και στο άλλο υλικό που συμπεριλήφθηκε στο υλικό καθοδήγησης ή/και στους εκτελεστικούς κανόνες ή στα αποδεκτά μέσα συμμόρφωσης. Συνεπώς, συντάχθηκε υλικό καθοδήγησης για τα ακόλουθα: σύστημα καθοδήγησης προσγείωσης με ορθή διόπτειση, εχθρικό περιβάλλον, πτήσεις σε απόσταση από την ακτή, σύστημα απεικόνισης νυχτερινής όρασης και V1, το οποίο περιέχει υλικό διφορούμενο ή αμιγώς διευκρινιστικό και συνεπώς μη κατάλληλο για συμπερίληψη στο βασικό ορισμό. Ο διαχωρισμός των ορισμών του κανονισμού EU-OPS/της JAR-OPS 3 είχε επίσης ως στόχο την αντιμετώπιση της αναλογικότητας, ώστε να εξασφαλιστεί, για ελάχιστους βασικούς όρους, η εφαρμογή του ορισμού σε πολλά μέρη. Η περίπτωση του «κατάλληλου αεροδρομίου» συζητήθηκε παραπάνω.
50. Ορισμένοι ενδιαφερόμενοι ζήτησαν να μεταφερθούν οι ορισμοί που περιλαμβάνονται στα αποδεκτά μέσα συμμόρφωσης του παραρτήματος I στο ίδιο το παράρτημα. Σύμφωνα με τον Οργανισμό τα αποδεκτά μέσα συμμόρφωσης του παραρτήματος I είναι κατάλληλα για τους όρους που χρησιμοποιούνται σε άλλα αποδεκτά μέσα συμμόρφωσης ή υλικό καθοδήγησης αλλά όχι σε αυτούς καθαυτούς του εκτελεστικούς κανόνες και η απόφαση θα περιέχει ένα αποδεκτό μέσο συμμόρφωσης στο παράρτημα I. Κατόπιν των αλλαγών στη δομή των κανόνων και τη συμπερίληψη των απαιτήσεων που αφορούν τις αρχές και τους φορείς στον παρόντα κανονισμό, προστέθηκαν στο παράρτημα I του ίδιου ορισμένοι ορισμοί οι οποίοι είχαν προηγουμένως δημοσιευτεί στο ΕΑΠ για τα μέρη AR και OR: αποδεκτά μέσα συμμόρφωσης, εναλλακτικά μέσα συμμόρφωσης, κοινός κωδικός, μίσθωση υπό όρους, προσομοιωτική συσκευή πτητικής εκπαίδευσης (FSTD), απαγόρευση απογείωσης, επιχειρησιακός έλεγχος, κύρια εγκατάσταση, ιεράρχηση επιθεωρήσεων στους χώρους στάθμευσης, επιθεώρηση στους χώρους στάθμευσης, διάστημα διόρθωσης και συμφωνία πλήρους μίσθωσης. Οι συγκεκριμένοι ορισμοί αναθεωρήθηκαν από τους ενδιαφερόμενους κατά τις φάσεις ΕΠΤ και ΕΑΠ για τα μέρη AR και OR.
51. Κατόπιν των συγκεκριμένων αντιδράσεων που ελήφθησαν στο ΕΑΠ OPS I, πραγματοποιήθηκαν αλλαγές σε ελάχιστους ορισμούς:
- η «αντι-παγοποίηση» και η «απο-παγοποίηση» ορίστηκαν σαφώς ως διαδικασίες εδάφους, ενώ ο όρος αντι-παγοποίηση ορίστηκε ως όρος που ισχύει για αεροπλάνα·
 - ο ορισμός του όρου «προηγμένο οπτικό σύστημα (EVS)» τροποποιήθηκε ώστε να είναι ευθυγραμμισμένος με την τροποποίηση 34 του παραρτήματος 6 του ICAO – η συγκεκριμένη αλλαγή μπορεί μόνο να θεωρηθεί ως συντακτική αλλαγή.
52. Τέλος, ο ορισμός του όρου «δραστηριότητα εμπορικών αερομεταφορών» μεταφέρθηκε στον κανονισμό καθώς είναι βασικός για την κατανόηση του πεδίου εφαρμογής των διαφόρων παραρτημάτων του παρόντος κανονισμού.

Παράρτημα ΙΙ – Μέρος ARO**I. Γενικά**

53. Το μέρος ARO, όπως αυτό προτείνεται στην παρούσα γνώμη, αποτελείται από τρία τμήματα
- Μέρος ARO τμήμα GEN, γενικές απαιτήσεις·
 - Μέρος ARO τμήμα OPS, ειδικές απαιτήσεις που αφορούν τις αεροπορικές δραστηριότητες·
 - Μέρος ARO τμήμα RAMP, απαιτήσεις που αφορούν τις επιθεωρήσεις στους χώρους στάθμευσης αεροσκαφών των αερομεταφορέων που τελούν υπό την κανονιστική επιτήρηση άλλου κράτους·

Εικόνα 3: Παράρτημα ΙΙ Μέρος ARO

54. Το κείμενο που προτείνεται στην παρούσα γνώμη αντανακλά τις αλλαγές που πραγματοποιήθηκαν στις αρχικές προτάσεις του Οργανισμού (όπως αυτές δημοσιεύτηκαν στις ΕΠΤ 2008-22b και 2009-02d) έπειτα από τη δημόσια διαβούλευση, καθώς και περαιτέρω αλλαγές που εισήχθησαν έπειτα από την ανάλυση και αξιολόγηση των αντιδράσεων που διατυπώθηκαν επί του ΕΑΠ. Το τμήμα GEN του μέρους ARO είναι σε μεγάλο βαθμό ευθυγραμμισμένο με το τμήμα GEN του μέρους ARA (απαιτήσεις που αφορούν τις αρχές σχετικά με τα πληρώματα πτήσης). Οι διατάξεις για τους αερομεταφορείς που απαιτείται να δηλώνουν τις δραστηριότητές τους αφορούν μόνο τις αεροπορικές δραστηριότητες και δεν έχουν συμπεριληφθεί στο σχέδιο κανονισμού για τα πληρώματα πτήσης (μέρος ARA). Όλες οι αναφορές κανόνων έχουν τροποποιηθεί ώστε να αντανακλούν την σύμβαση ονοματοδοσίας που προτάθηκε έπειτα από την απόφαση για τροποποίηση της δομής των κανόνων:
- Οι διατάξεις του πρώην μέρους AR περιλαμβάνονται πλέον ως διατάξεις του «μέρους ARO», (το γράμμα «O» αντιστοιχεί στη λέξη «operations» (δραστηριότητες), σε αντίθεση με το μέρος ARA, όπου το «A» αντιστοιχεί στη λέξη «aircrew» (πληρώματα πτήσης)).
 - Η πρώην ενότητα IV του τμήματος AR.GEN περιλαμβάνεται πλέον ως χωριστό τμήμα «ARO.RAMP».
 - Το πρώην τμήμα AR.OPS έχει μετονομαστεί σε «ARO.OPS».
- Με την εξαίρεση του μέρους ARO τμήμα RAMP, οι αριθμοί των κανόνων (τα τελευταία τρία ψηφία) παραμένουν αμετάβλητοι.
55. Στον ακόλουθο πίνακα παρουσιάζονται οι αναφορές κανόνων σύμφωνα με το ΕΑΠ και σύμφωνα με την παρούσα γνώμη, με τη σειρά που χρησιμοποιείται στη γνώμη:

| Αναφορά κανόνα στο ΕΑΠ | Τίτλος κανόνα στο ΕΑΠ | Αναφορά κανόνα στη γνώμη | Τίτλος κανόνα στη γνώμη |
|------------------------|---------------------------------------|--------------------------|---|
| AR.GEN | Γενικές απαιτήσεις | ARO.GEN | Μέρος ARO τμήμα «Γενικές απαιτήσεις» |
| --- | --- | ARO.GEN.005 | Πεδίο εφαρμογής |
| AR.GEN.115 | Τεκμηρίωση επιτήρησης | ARO.GEN.115 | Τεκμηρίωση επιτήρησης |
| AR.GEN.120 | Μέσα συμμόρφωσης | ARO.GEN.120 | Μέσα συμμόρφωσης |
| AR.GEN.125 | Παροχή πληροφοριών στον Οργανισμό | ARO.GEN.125 | Παροχή πληροφοριών στον Οργανισμό |
| AR.GEN.135 | Άμεση αντίδραση σε πρόβλημα ασφάλειας | ARO.GEN.135 | Άμεση αντίδραση σε πρόβλημα ασφάλειας |
| AR.GEN.200 | Σύστημα διαχείρισης | ARO.GEN.200 | Σύστημα διαχείρισης |
| AR.GEN.205 | Χρήση ειδικευμένων φορέων | ARO.GEN.205 | Ανάθεση καθηκόντων |
| AR.GEN.210 | Αλλαγές στο σύστημα διαχείρισης | ARO.GEN.210 | Αλλαγές στο σύστημα διαχείρισης |
| AR.GEN.220 | Τήρηση αρχείων | ARO.GEN.220 | Τήρηση αρχείων |
| AR.GEN.300 | Συνεχιζόμενη επιτήρηση | ARO.GEN.300 | Επιτήρηση |

| Αναφορά κανόνα στο ΕΑΠ | Τίτλος κανόνα στο ΕΑΠ | Αναφορά κανόνα στη γνώμη | Τίτλος κανόνα στη γνώμη |
|------------------------|--|--------------------------|--|
| AR.GEN.305 | Πρόγραμμα επιτήρησης | ARO.GEN.305 | Πρόγραμμα επιτήρησης |
| AR.GEN.310 | Διαδικασία αρχικής πιστοποίησης - φορείς | ARO.GEN.310 | Διαδικασία αρχικής πιστοποίησης - φορείς |
| AR.GEN.315 | Διαδικασία για την έκδοση, επανεπικύρωση, ανανέωση ή αλλαγή πτυχίων, ικανοτήτων ή πιστοποιητικών - πρόσωπα | ARO.GEN.315 | Διαδικασία για την έκδοση, επανεπικύρωση, ανανέωση ή αλλαγή πτυχίων, ικανοτήτων ή πιστοποιητικών - πρόσωπα |
| AR.GEN.330 | Αλλαγές - φορείς | ARO.GEN.330 | Αλλαγές - φορείς |
| AR.GEN.345 | Δήλωση - φορείς | ARO.GEN.345 | Δήλωση - φορείς |
| AR.GEN.350 | Πορίσματα και διορθωτικές ενέργειες - φορείς | ARO.GEN.350 | Πορίσματα και διορθωτικές ενέργειες - φορείς |
| AR.GEN.355 | Μέτρα εφαρμογής - πρόσωπα | ARO.GEN.355 | Πορίσματα και μέτρα εφαρμογής - πρόσωπα |
| AR.OPS | Αεροπορικές δραστηριότητες | ARO.OPS | Μέρος ARO τμήμα «Αεροπορικές δραστηριότητες» |
| AR.OPS.100 | Έκδοση πιστοποιητικού αερομεταφορέα | ARO.OPS.100 | Έκδοση πιστοποιητικού αερομεταφορέα |
| AR.OPS.105 | Συμφωνίες κοινού κωδικού | ARO.OPS.105 | Συμφωνίες κοινού κωδικού |
| AR.OPS.110 | Συμφωνίες μίσθωσης | ARO.OPS.110 | Συμφωνίες μίσθωσης |
| AR.OPS.200 | Διαδικασία ειδικής έγκρισης | ARO.OPS.200 | Διαδικασία ειδικής έγκρισης |
| AR.OPS.205 | Έγκριση καταλόγου ελάχιστου εξοπλισμού | ARO.OPS.205 | Έγκριση καταλόγου ελάχιστου εξοπλισμού |
| AR.OPS.210 | Τοπική περιοχή | ARO.OPS.210 | Προσδιορισμός τοπικής περιοχής |
| --- | --- | ARO.OPS.215 | Έγκριση δραστηριοτήτων ελικοπτερου επάνω από εχθρικά περιβάλλοντα ευρισκόμενα εκτός πυκνοκατοικημένης περιοχής |
| --- | --- | ARO.OPS.220 | Έγκριση δραστηριοτήτων ελικοπτερου προς ή από τοποθεσία δημόσιου ενδιαφέροντος |
| --- | --- | ARO.OPS.225 | Έγκριση δραστηριοτήτων προς απομονωμένο αεροδρόμιο |
| AR.GEN | Τμήμα AR.GEN ενότητα IV | ARO.RAMP | Μέρος ARO τμήμα «Επιθεωρήσεις στους χώρους στάθμευσης» |
| AR.GEN.405 | Πεδίο εφαρμογής | ARO.RAMP.005 | Πεδίο εφαρμογής |
| AR.GEN.415 | Γενικά | ARO.RAMP.100 | Γενικά |
| AR.GEN.420 | Κριτήρια θέσης προτεραιοτήτων | ARO.RAMP.105 | Κριτήρια θέσης προτεραιοτήτων |
| AR.GEN.425 | Συλλογή πληροφοριών | ARO.RAMP.110 | Συλλογή πληροφοριών |
| AR.GEN.430 | Προσόντα επιθεωρητών χώρων στάθμευσης | ARO.RAMP.115 | Προσόντα επιθεωρητών χώρων στάθμευσης |
| --- | --- | ARO.RAMP.120 | Έγκριση φορέων εκπαίδευσης |
| AR.GEN.435 | Διενέργεια επιθεωρήσεων στους χώρους στάθμευσης | ARO.RAMP.125 | Διενέργεια επιθεωρήσεων στους χώρους στάθμευσης |

| Αναφορά κανόνα στο ΕΑΠ | Τίτλος κανόνα στο ΕΑΠ | Αναφορά κανόνα στη γνώμη | Τίτλος κανόνα στη γνώμη |
|------------------------|--|--------------------------|--|
| AR.GEN.440 | Κατηγοριοποίηση πορισμάτων | ARO.RAMP.130 | Κατηγοριοποίηση πορισμάτων |
| AR.GEN.445 | Ενέργειες παρακολούθησης των πορισμάτων | ARO.RAMP.135 | Ενέργειες παρακολούθησης των πορισμάτων |
| AR.GEN.450 | Απαγόρευση απογείωσης αεροσκαφών | ARO.RAMP.140 | Απαγόρευση απογείωσης αεροσκαφών |
| AR.GEN.455 | Υποβολή αναφορών | ARO.RAMP.145 | Υποβολή αναφορών |
| AR.GEN.460 | Καθήκοντα συντονισμού του Οργανισμού | ARO.RAMP.150 | Καθήκοντα συντονισμού του Οργανισμού |
| AR.GEN.465 | Ετήσια έκθεση | ARO.RAMP.155 | Ετήσια έκθεση |
| AR.GEN.470 | Παροχή πληροφοριών στο κοινό | ARO.RAMP.160 | Παροχή πληροφοριών στο κοινό |
| Μέρος AR | Προσαρτήματα | Μέρος ARO | Προσαρτήματα |
| Προσάρτημα IV | Πιστοποιητικό αερομεταφορέα | Προσάρτημα I | Πιστοποιητικό αερομεταφορέα |
| Προσάρτημα V | Προδιαγραφές δραστηριοτήτων | Προσάρτημα II | Προδιαγραφές δραστηριοτήτων |
| Προσάρτημα VI | Κατάλογος ειδικών εγκρίσεων | Προσάρτημα III | Κατάλογος ειδικών εγκρίσεων |
| Προσάρτημα I | Τυποποιημένο έντυπο έκθεσης | Προσάρτημα IV | Τυποποιημένο έντυπο έκθεσης |
| Προσάρτημα II | Έντυπο απόδειξης επιθεώρησης στους χώρους στάθμευσης | Προσάρτημα V | Έντυπο απόδειξης επιθεώρησης στους χώρους στάθμευσης |
| Προσάρτημα III | Έκθεση επιθεώρησης στους χώρους στάθμευσης | Προσάρτημα VI | Έκθεση επιθεώρησης στους χώρους στάθμευσης |

Πίνακας 1: Παραπομπή ΕΑΠ-γνώμης για το μέρος ARO

II. Διαβούλευση

56. Η ΕΠΤ 2008-22 δημοσιεύτηκε στο δικτυακό τόπο του EASA (<http://www.easa.europa.eu>) την 31η Οκτωβρίου 2008. Η ΕΠΤ 2009-02 δημοσιεύτηκε την 30ή Ιανουαρίου 2009. Η περίοδος διαβούλευσης των εν λόγω ΕΠΤ παρατάθηκε σύμφωνα με το άρθρο 6 παράγραφος 6 της διαδικασίας θέσπισης κανόνων⁷, κατόπιν αιτήματος των ενδιαφερόμενων, προκειμένου να εξασφαλιστεί η σύμπτωση των περιόδων διαβούλευσης των ΕΠΤ σχετικά με την πρώτη επέκταση⁸. Μέχρι τις καταληκτικές ημερομηνίες της 28ης Μαΐου 2009 (ΕΠΤ 2008-22) και της 31ης Ιουλίου 2009 (ΕΠΤ 2009-02), ο Οργανισμός έλαβε 9 405 παρατηρήσεις σχετικά με το μέρος AR και το μέρος OR από άνω των 400 σχολιαστών, συμπεριλαμβανομένων εθνικών αεροπορικών αρχών, επαγγελματικών φορέων, ιδιωτικών εταιρειών και ιδιωτών. Ο συνολικός αριθμός των παρατηρήσεων και για τις δύο ΕΠΤ ανήλθε σε 18 243.

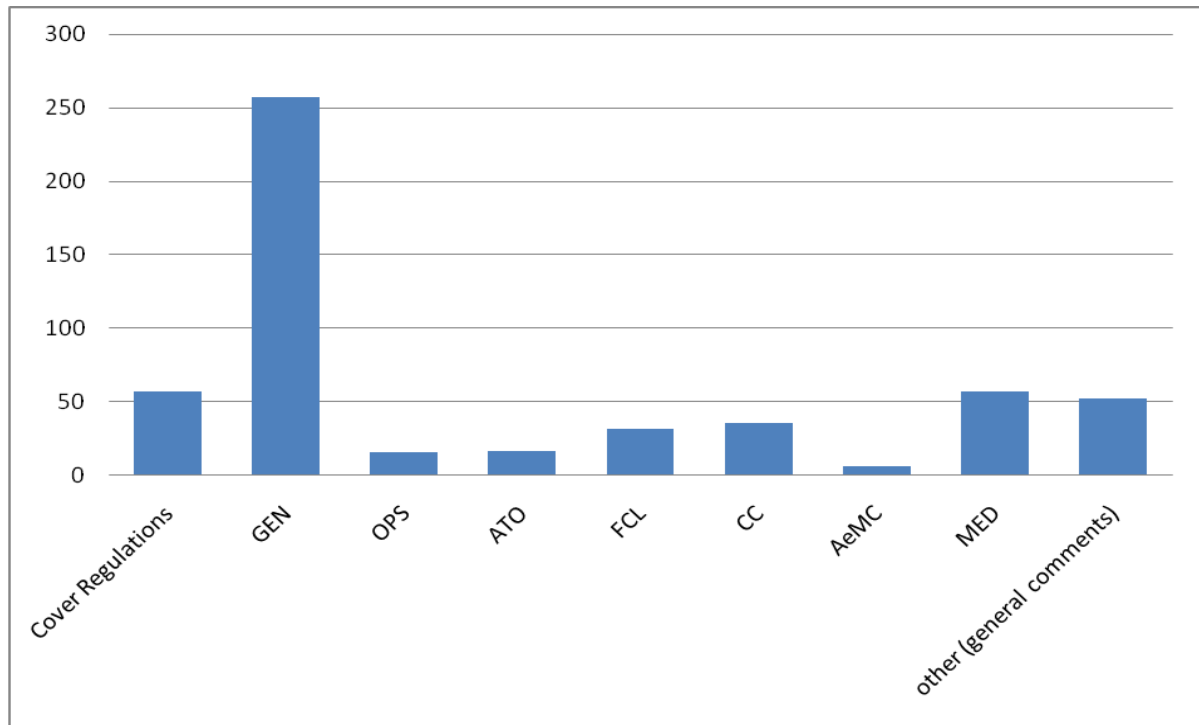
⁷ Απόφαση 08-2007 του διοικητικού συμβουλίου του EASA, η οποία τροποποίησε και αντικατέστησε τη διαδικασία θέσπισης κανόνων και ελήφθη στη συνεδρίαση 03-2007 του διοικητικού συμβουλίου της 13ης Ιουνίου 2007 (http://www.easa.eu.int/ws_prod/g/management-board-decisions-and-minutes.php).

⁸ Πιο συγκεκριμένα, της ΕΠΤ 2008-22 σχετικά με τις απαιτήσεις που αφορούν τις αρχές και τις απαιτήσεις που αφορούν τους φορείς, και της ΕΠΤ 2009-02 σχετικά με τους εκτελεστικούς κανόνες για τις αεροπορικές δραστηριότητες των αερομεταφορέων της Ευρωπαϊκής Ένωσης (http://www.easa.eu.int/ws_prod/r/r_archives.php).

57. Οι παρατηρήσεις εξετάστηκαν σύμφωνα με την κοινή προσέγγιση διεύρυνσης των αρμοδιοτήτων της Ευρωπαϊκής Ένωσης, η οποία θεσπίστηκε από τον Οργανισμό και την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, και εγκρίθηκε από το διοικητικό συμβούλιο και την επιτροπή του EASA.⁹
58. Τα τροποποιημένα κείμενα των κανόνων συζητήθηκαν λεπτομερώς με τις ομάδες αναθεώρησης θέσπισης κανόνων που συστάθηκαν για τις ΕΠΤ 2008-22 και 2009-02. Η σύνθεση των ομάδων αναθεώρησης βασίστηκε σε εκείνη των αρχικών ομάδων σύνταξης που συστάθηκαν για της ενέργειες θέσπισης κανόνων OPS.001 και FCL.001. Οι αρχικές ομάδες σύνταξης διευρύνθηκαν προκειμένου να συμπεριλάβουν επιπλέον εκπροσώπους ενδιαφερομένων καθώς και έναν εκπρόσωπο του τμήματος τυποποίησης του Οργανισμού, σύμφωνα με τους κανόνες των διαδικασιών για τα μέλη των ομάδων θέσπισης κανόνων. Το μέρος AR εξετάστηκε από κοινού με το μέρος OR προκειμένου να εξασφαλιστεί η συνοχή των αποτελεσμάτων και η αποτελεσματικότητα της διαδικασίας εξέτασης. Η διαδικασία εξέτασης συμπεριέλαβε επίσης το στενό συντονισμό με τις ομάδες αναθεώρησης που συστάθηκαν για τις τεχνικές απαιτήσεις που αφορούν την πτητική λειτουργία (OPS) (ΕΠΤ 2009-02b) και τη διαβούλευση των ομάδων σύνταξης που συστάθηκαν για τη δεύτερη επέκταση (αεροδρόμια, διαχείριση εναέριας κυκλοφορίας, υπηρεσίες αεροναυτιλίας).
59. Τα ΕΑΠ για το μέρος AR και το μέρος OR, τα οποία παρέχουν περιλήψεις των παρατηρήσεων και τις σχετικές απαντήσεις του Οργανισμού, καθώς και το τροποποιημένο κείμενο δημοσιεύθηκαν στον δικτυακό παρέχουν τόπο του Οργανισμού την 4 Μέχρι την καταληκτική ημερομηνία της 6 Η Ομοσπονδιακή Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας (FAA) των ΗΠΑ επίσης εξέτασε τα ΕΑΠ και δεν διατύπωσε κάποια παρατήρηση. Από όλες τις αντιδράσεις που ελήφθησαν, 530 αφορούν το μέρος AR και 490 το μέρος OR. Οι αντιδράσεις στην πλειοψηφία τους αφορούσαν τα τμήματα GEN. Ποσοστό περίπου 20% των 1 020 αντιδράσεων αφορούσαν τα ΑΜΣ και το ΥΚ του μέρους AR και του μέρους OR.

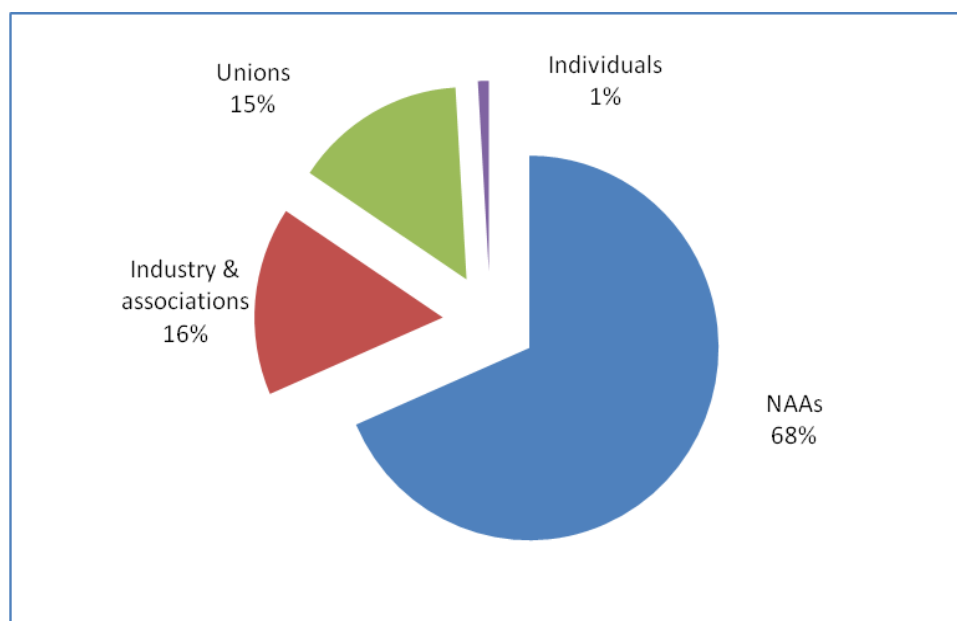
Στο διάγραμμα που ακολουθεί παρουσιάζεται η κατανομή των αντιδράσεων για το μέρος AR μόνο για τα διάφορα τμήματα.

⁹ http://easa.europa.eu/ws_prod/q/doc/COMMS/Commission%20EASA%20joint%20position%20MB.%2015%2009%2009.pdf.



Εικόνα 4: Αντιδράσεις στο μέρος AR – κατανομή

60. Παρακάτω παρέχεται μια ένδειξη της προέλευσης των αντιδράσεων. Λαμβάνοντας υπόψη ότι οι αντιδράσεις που προέρχονται από ενώσεις του κλάδου αποστέλλονται συνήθως για λογαριασμό των μελών τους, μπορεί να υποθεθεί ότι στην εν λόγω γραφική παράσταση το μερίδιο των ενώσεων του κλάδου δεν εκπροσωπείται επαρκώς. Ωστόσο, δεν προκαλεί καμία έκπληξη ότι η πλειοψηφία των αντιδράσεων προήλθαν από εθνικές αεροπορικές αρχές.



Εικόνα 5: Αντιδράσεις στο μέρος AR – προέλευση

III. Πεδίο εφαρμογής και εφαρμοσιμότητα

61. Παρότι η παρούσα γνώμη υποβάλλεται μόνο για εμπορικές αερομεταφορές, το μέρος ARO, όπως προτείνεται στην παρούσα γνώμη, ισχύει για όλους τους τύπους αεροπορικών δραστηριοτήτων, συμπεριλαμβανομένων εμπορικών δραστηριοτήτων πλην των εμπορικών αερομεταφορών, μη εμπορικών δραστηριοτήτων σύνθετων και μη σύνθετων μηχανοκίνητων αεροσκαφών. Κατ' αυτόν τον τρόπο θα εξασφαλιστεί ότι στο τέλος της διαδικασίας θέσπισης οι κανόνες θα είναι ακριβείς και συνεκτικοί για όλους τους τύπους αεροπορικών δραστηριοτήτων (εμπορικές και μη εμπορικές δραστηριότητες). Τονίζεται ότι κάθε απαίτηση που αφορά τις αρχές και προορίζεται ώστε να ισχύει επίσης για δραστηριότητες πλην των αεροπορικών μεταφορών, θα παραμείνει σε εκκρεμότητα έως την έγκριση των γνώμων που περιλαμβάνουν τις σχετικές τεχνικές απαιτήσεις (π.χ. μέρη NCC, NCO, SPO).

Το τμήμα GEN του μέρους ARO ορίζει κοινές απαιτήσεις για τις αρμόδιες αρχές και αποτελείται από τρεις ενότητες:

- Ενότητα 1 Γενικά·
- Ενότητα 2 Διαχείριση· και
- Ενότητα 3 Επιτήρηση, πιστοποίηση και εφαρμογή.

62. Αυτές οι ενότητες εφαρμόζουν σχετικά άρθρα του βασικού κανονισμού όσον αφορά τις αλληλεπιδράσεις μεταξύ εγκεκριμένων φορέων και της αρμόδιας αρχής, τη συνεργασία και την ανταλλαγή πληροφοριών των αρμόδιων αρχών μεταξύ τους και με τον Οργανισμό, την έγκριση μέσων συμμόρφωσης εναλλακτικών εκείνων που έχει εκπονήσει ο Οργανισμός, την ανάγκη για την άμεση αντίδραση σε κάποιο πρόβλημα ασφάλειας, καθώς και τις προϋποθέσεις για την έκδοση, τη διατήρηση, την τροποποίηση, τον περιορισμό, την αναστολή ή την ανάκληση πιστοποιητικών και εγκρίσεων. Το τμήμα GEN περιλαμβάνει επιπλέον απαιτήσεις για το σύστημα οργάνωσης και διαχείρισης των αρμόδιων αρχών που αφορούν άμεσα τις ικανότητες επιτήρησης των αρμόδιων αρχών.

| Βασικός κανονισμός | απαιτήσεις που αφορούν τις αρχές |
|---|--|
| Άρθρο 2 παράγραφος 2 στοιχείο δ) Στόχοι Άρθρο 15 Δίκτυο πληροφοριών | Πρόγραμμα ασφάλειας (άρθρο 3 του κανονισμού) |
| Άρθρο 18 Μέτρα του Οργανισμού Άρθρο 19 Γνώμες, προδιαγραφές πιστοποίησης και υλικό καθοδήγησης | Μέσα συμμόρφωσης (ARO.GEN.120) |
| Άρθρο 7 Χειριστές | Ικανότητες επιτήρησης (άρθρο 4 του κανονισμού) |
| Άρθρο 7 Χειριστές (ΕΦΕ, ΚΑΙ, FSTD) | Επιτήρηση (ARO.GEN.300) |
| Άρθρο 8 Αεροπορικές δραστηριότητες | Πρόγραμμα επιτήρησης (AOR.GEN.305) |
| Άρθρο 8 παράγραφος 4 Αεροπορικές δραστηριότητες - πληρώματα θαλάμου επιβατών | Αρχική πιστοποίηση (ARO.GEN.310 & 315) |
| | Αλλαγές - φορείς (ARO.GEN.330) |
| | Πορίσματα - φορείς (ARO.GEN.350) |
| | Πορίσματα και εφαρμογή - πρόσωπα (ARO.GEN.355) |
| Άρθρο 10 Επιτήρηση και εφαρμογή εφαρμογής | Επιτήρηση (ARO.GEN.300) |
| | Πρόγραμμα επιτήρησης (ARO.GEN.305) |

| Βασικός κανονισμός | απαιτήσεις που αφορούν τις αρχές |
|---|--|
| | Πορίσματα (ARO.GEN.350) Εφαρμογή - πρόσωπα (ARO.GEN.355) |
| Άρθρο 13 + παράρτημα V – Ειδικευμένοι φορείς | Ανάθεση καθηκόντων (ARO.GEN.205) |
| Άρθρο 15 Δίκτυο πληροφοριών | Παροχή πληροφοριών στον Οργανισμό (ARO.GEN.125) Πρόγραμμα επιτήρησης (ARO.GEN.305) Σύστημα διαχείρισης (ARO.GEN.200) |
| Άρθρο 14 Διατάξεις σχετικά με την ευελιξία Άρθρο 15 Δίκτυο πληροφοριών Άρθρο 22 παράγραφος 1 Πιστοποίηση αεροπορικής δραστηριότητας | Άμεση αντίδραση σε πρόβλημα ασφάλειας (ARO.GEN.135) |
| Άρθρο 24 Παρακολούθηση της εφαρμογής των κανόνων | Σύστημα διαχείρισης (ARO.GEN.200) Αλλαγές στο σύστημα διαχείρισης (ARO.GEN.210) |
| Άρθρο 54 Επιθεωρήσεις των κρατών μελών | Αλλαγές στο σύστημα διαχείρισης (ARO.GEN.210) Τήρηση αρχείων (ARO.GEN.220) |

Πίνακας 2: Άρθρα του βασικού κανονισμού και αντίστοιχες απαιτήσεις που αφορούν τις αρχές

63. Σύμφωνα με την προσέγγιση του συνολικού συστήματος, οι απαιτήσεις στο τμήμα GEN συντάχθηκαν με σκοπό να διασφαλίσουν στο μέτρο του δυνατού τη συνοχή και τη συμβατότητα με τους σχετικούς κανόνες στον τομέα των αεροδρομίων, της διαχείρισης εναέριας κυκλοφορίας/των υπηρεσιών αεροναυτιλίας, καθώς και στον τομέα της αξιοπλοΐας. Λαμβάνοντας υπόψη τον γενικό χαρακτήρα τους, στους προτεινόμενους εκτελεστικούς κανόνες λαμβάνονται δεόντως υπόψη τα κρίσιμα στοιχεία (ΚΣ) ενός συστήματος επιτήρησης της ασφάλειας που ορίζει ο ICAO¹⁰, κυρίως όσον αφορά:
- ΚΣ-3: Σύστημα πολιτικής αεροπορίας και καθήκοντα επιτήρησης της ασφάλειας του κράτους
 - ΚΣ-4: Προσόντα και εκπαίδευση τεχνικού προσωπικού
 - ΚΣ-5: Τεχνική καθοδήγηση, εργαλεία και παροχή πληροφοριών κρίσιμων για την ασφάλεια
 - ΚΣ-6: Υποχρεώσεις αδειοδότησης, πιστοποίησης, εξουσιοδότησης ή/και έγκρισης
 - ΚΣ-7: Υποχρεώσεις εποπτείας
 - ΚΣ-8: Επίλυση ζητημάτων ασφάλειας.

¹⁰ Βλ. το έγγραφο 9735 του *Safety Oversight Audit Manual* [Εγχειρίδιο ελέγχων επιτήρησης] του ICAO, 2η έκδοση — 2006, Παράρτημα Γ – μέσω της αξιολόγησης της αποτελεσματικής εφαρμογής των κρίσιμων στοιχείων ενός συστήματος επιτήρησης της ασφάλειας, η ικανότητα του κράτους για επιτήρηση της ασφάλειας καθορίζεται ως τμήμα του προγράμματος ελέγχου επιτήρησης της καθολικής ασφάλειας του ICAO.

64. Σύμφωνα με τα πρότυπα του ICAO για την υλοποίηση ενός κρατικού προγράμματος ασφάλειας (ΚΠΑ), το κράτος πρέπει να εγκαθιδρύσει μηχανισμούς για τη διασφάλιση της αποτελεσματικής παρακολούθησης αυτών των κρίσιμων στοιχείων¹¹. Συνεπώς, οι απαιτήσεις που προτείνονται στο τμήμα GEN θα παρέχουν υποστήριξη στα κράτη μέλη στις προσπάθειές τους για την υλοποίηση των ΚΠΑ.
65. Οι προτεινόμενοι κανόνες βασίζονται περαιτέρω στις σχετικές διατάξεις του κανονισμού EU-OPS τμήμα Γ «Πιστοποίηση και επίβλεψη αερομεταφορέα»¹² και στις διατάξεις που υπήρχαν στις κοινές διαδικασίες εφαρμογής του JAA. Οι εκτελεστικοί κανόνες και τα σχετικά ΑΜΣ στο τμήμα GEN του μέρους ARO είναι πλήρως συμβατά με τα σχετικά πρότυπα για την επιτήρηση της ασφάλειας που περιλαμβάνονται στο παράρτημα 6 μέρος 1 προσάρτημα 5 και μέρος 3 προσάρτημα 1 του ICAO.

| Παράρτημα 6 μέρος 1 του ICAO - Προσάρτημα 5 Παράρτημα 6 μέρος 3 του ICAO - Προσάρτημα 1 | Κανόνες EASA και σχετικά ΑΜΣ/ΥΚ |
|--|--|
| 1. Πρωτεύουσα αεροπορική νομοθεσία | Βασικός κανονισμός ORO.GEN.140 |
| 2. Ειδικοί κανονισμοί σχετικά με τις δραστηριότητες | Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 216/2008· Βασικές απαιτήσεις· Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 2042/2003 ¹³ Μέρος ARO τμήμα OPS |
| 3. Δομή και καθήκοντα των διοικήσεων πολιτικής αεροπορίας | ARO.GEN.200 στοιχείο α) σημείο 2 επαρκής αριθμός προσωπικού Άρθρο 4 του κανονισμού |
| 4. Τεχνική καθοδήγηση | ARO.GEN.115 ARO.GEN.200 στοιχείο α) σημείο 1 |
| 5. Ειδικευμένο τεχνικό προσωπικό | ARO.GEN.200 στοιχείο α) σημείο 2 GM1 και 2 - ARO.GEN.200 στοιχείο α) σημείο 2 |
| 6. Υποχρεώσεις αδειοδότησης και πιστοποίησης | ARO.GEN.200 στοιχείο α) σημείο 1 - ΑΜΣ1- ARO.GEN.305 στοιχείο β)-OPS ARO.GEN.310 - ΑΜΣ1- ARO.GEN.310 στοιχείο α)- OPS |
| 7. Υποχρεώσεις συνεχούς εποπτείας | ARO.GEN.200 στοιχείο α) σημείο 1· ARO.GEN.300 ARO.GEN.305· ΑΜΣ1-ARO.GEN.305 στοιχείο β) |
| 8. Επίλυση ζητημάτων ασφάλειας | ARO.GEN.200 στοιχείο α) σημείο 1 και ARO.GEN.350· ARO.GEN.350 |

Πίνακας 3: Αντιστοιχία μεταξύ σχετικών προτύπων του ICAO για την επιτήρηση και του μέρους ARO / μέρους ORO

¹¹ Βλ. παράρτημα 1 προσάρτημα Γ του ICAO και παράρτημα 6 προσάρτημα I του ICAO «Πλαίσιο για το κρατικό πρόγραμμα ασφάλειας» § 3.1.

¹² Πίνακες σύγκρισης κανόνων για τον κανονισμό EU-OPS και τις απαιτήσεις JAR-OPS 3 παρασχέθηκαν με τα ΕΑΠ για το μέρος AR και το μέρος OR, βλ. <http://easa.europa.eu/rulemaking/docs/crd/part-ar/CRD%20c.4%20-%20Rule%20comparison%20EU-OPS+JAR-OPS3.pdf>.

¹³ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 2042/2003 της Επιτροπής για τη διαρκή αξιοπλοΐα του αεροσκάφους και των αεροναυτικών προϊόντων, εξαρτημάτων και εξοπλισμού και για την έγκριση των φορέων και του προσωπικού που είναι αρμόδιοι για τα εν λόγω καθήκοντα *EE L 315 της 28.11.2003, σ. 1*.

66. Μέσω της πρότασης κοινών απαιτήσεων που μπορούν να εφαρμοστούν σε όλους τους τύπους πιστοποιητικών και εγκρίσεων, το τμήμα GEN του μέρους ARO εφαρμόζει τα συμπεράσματα της έκθεσης COrA του JAA όσον αφορά την επιτήρηση με βάση τις επιδόσεις και τις βελτιστοποιημένες διαδικασίες έγκρισης που οδηγούν στη συμβατότητα των εγκρίσεων φορέων, στις περιπτώσεις όπου αυτή η συμβατότητα είναι ουσιώδης προκειμένου οι φορείς να εφαρμόζουν αποτελεσματικά συστήματα διαχείρισης (ασφάλειας). Ο στόχος του ICAO για την εισαγωγή ΣΔΑ σε όλους τους τομείς της αεροπορίας οδηγεί αναπόφευκτα στις ίδιες βασικές αρχές διαχείρισης και έγκρισης φορέων.
67. Λαμβάνοντας υπόψη ότι το μέρος ARO βασίζεται σε υπάρχον υλικό κανόνων και προτείνει απαιτήσεις, οι οποίες συνάδουν πλήρως με τα σχετικά πρότυπα του ICAO για τα συστήματα επιτήρησης της ασφάλειας των κρατών, τα βασικά καθήκοντα των αρχών που ορίζονται στους εκτελεστικούς κανόνες, οι οποίοι προτείνονται στην παρούσα γνώμη δεν διαφέρουν θεμελιωδώς από τα καθήκοντα που ήδη ασκούν σήμερα οι αρμόδιες αρχές. Τυχόν επιπρόσθετα καθήκοντα δικαιολογούνται είτε απευθείας στο βασικό κανονισμό (λόγου χάρη, η εφαρμογή των άρθρων που αφορούν στην πρώτη επέκταση, στην επίτευξη του κύριου στόχου του βασικού κανονισμού όσον αφορά την ασφάλεια, την τυποποίηση και την εναρμόνιση) είτε στα πρότυπα του ICAO που αφορούν την εγκαθίδρυση ενός ΚΠΑ.

ORO.GEN Ενότητα 1 - Γενικά

68. Η ενότητα 1 συμπληρώνει τις απαιτήσεις για τα κράτη μέλη, οι οποίες ορίζονται στο επίπεδο του κανονισμού με γενικές απαιτήσεις, οι οποίες έχουν εφαρμογή στις αρμόδιες αρχές. Η ενότητα αυτή αποσκοπεί κυρίως στη διευκόλυνση της συνεργασίας και της ανταλλαγής πληροφοριών μεταξύ των αρχών και του Οργανισμού, καθώς και μεταξύ των ίδιων των αρχών. Οι συγκεκριμένες διατάξεις απορρέουν από τις απαιτήσεις υψηλού επιπέδου που προβλέπονται στο βασικό κανονισμό (συγκεκριμένα στο άρθρο 5 παράγραφος 5, στο άρθρο 7 παράγραφος 6, στο άρθρο 8 παράγραφος 5, στο άρθρο 10, στο άρθρο 15, στο άρθρο 22 παράγραφος 1 και στο άρθρο 24). Η ενότητα 1 περιλαμβάνει επίσης υποχρεώσεις σχετικές με την τεκμηρίωση επιτήρησης, οι οποίες συμπληρώνουν τις σχετικές διατάξεις για τις ικανότητες επιτήρησης που περιλαμβάνονται στον κανονισμό με αναφορά στο κρίσιμο στοιχείο ΚΣ-5 του ICAO «Τεχνική καθοδήγηση, εργαλεία και παροχή πληροφοριών κρίσιμων για την ασφάλεια».
69. Η ενότητα 1 απαιτεί επιπλέον από τις αρμόδιες αρχές να παρέχουν στον Οργανισμό πληροφορίες σημαντικές για την ασφάλεια (παράγραφος ARO.GEN.125 στοιχείο β)). Παρότι η οδηγία 2003/42/EK¹⁴ δημιούργησε την έννοια των υποχρεωτικών αναφορών ασφάλειας στην περίπτωση σοβαρών περιστατικών, υπήρχε η εντύπωση ότι τα σχετικά εκτελεστικά μέτρα¹⁵ δεν προβλέπουν ρητές απαιτήσεις σχετικά με την ανάγκη για τη διαβίβαση στον Οργανισμό όλων των διαθέσιμων πληροφοριών

¹⁴ Οδηγία 2003/42/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 13ης Ιουνίου 2003 για την αναφορά περιστατικών στην πολιτική αεροπορία, (EE L 167 της 4.7.2003, σ. 23).

¹⁵ Άρθρο 2 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1321/2007 της Επιτροπής της 12ης Νοεμβρίου 2007 σχετικά με τον καθορισμό κανόνων για την καταχώριση σε κεντρικό αποθετήριο πληροφοριών σχετικών με περιστατικά στην πολιτική αεροπορία που ανταλλάσσονται βάσει της οδηγίας 2003/42/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ (EE L 294 της 13.11.2007, σ. 3).

ασφάλειας στην κατάλληλη μορφή. Συνήθως ο Οργανισμός πρέπει να ενημερώνεται για ζητήματα που αφορούν το σχεδιασμό, τα δεδομένα λειτουργικής καταλληλότητας (OSD) και την ασφάλεια της πτητικής λειτουργίας, όπως ορίζεται στο ευρωπαϊκό πρόγραμμα για την ασφάλεια της αεροπορίας (ΕΠΑΑ) ή σε τομείς τους οποίους ο Οργανισμός ορίζει συγκεκριμένα ως τομείς που αποτελούν ζητήματα ασφάλειας. Το υλικό ΑΜΣ θα συμπεριληφθεί στην παράγραφο AR.GEN.125 στοιχείο β) ως αποτέλεσμα του έργου που αυτήν τη στιγμή βρίσκεται υπό εξέλιξη στο πλαίσιο του εσωτερικού συστήματος αναφοράς συμβάντων (ΕΣΑΣ) του Οργανισμού. Από την άλλη, αυτό θα προσφέρει στον Οργανισμό ένα βασικό εργαλείο για την ετήσια επισκόπηση της ασφάλειας που ζητά ο νομοθέτης¹⁶.

70. Η ενότητα 1 περιλαμβάνει απαιτήσεις για την εκπόνηση μέσων συμμόρφωσης εναλλακτικών των αποδεκτών μέσων συμμόρφωσης που έχει εκπονήσει ο Οργανισμός. Ο όρος αποδεκτά μέσα συμμόρφωσης (ΑΜΣ) όπως αναφέρεται στα άρθρα 18 και 19 του βασικού κανονισμού χρησιμοποιείται κυρίως για τον προσδιορισμό του τεχνικού/διαδικαστικού υλικού που θα χρησιμοποιούν τα κράτη μέλη και ο κλάδος στην εφαρμογή του βασικού κανονισμού και των εκτελεστικών κανόνων του. Από αυτήν την άποψη, ένα ΑΜΣ παρουσιάζει το μέσο συμμόρφωσης προς τον κανόνα. Δεδομένου ότι το σχετικό υλικό που έχει εκπονήσει ο Οργανισμός δεν είναι νομοθετικού χαρακτήρα, δεν μπορεί να δημιουργήσει υποχρεώσεις για τα ελεγχόμενα πρόσωπα και μπορεί να αποφασίσουν να επιδείξουν συμμόρφωση προς τις ισχύουσες απαιτήσεις με τη χρήση άλλων μέσων. Ωστόσο, σκοπός του νομοθέτη ήταν αυτό το υλικό να παρέχει νομική βεβαιότητα στους αιτούντες και να συμβάλλει στην ομοιόμορφη εφαρμογή, συνεπώς το χορήγησε θεωρώντας ότι υφίσταται συμμόρφωση προς τον κανόνα. Το ΑΜΣ δεσμεύει τις αρμόδιες αρχές κατά τρόπο ώστε τα ελεγχόμενα πρόσωπα που συμμορφώνονται προς αυτό πρέπει να αναγνωρίζονται ως συμμορφούμενα προς το νόμο. Ωστόσο, παρέχεται ευελιξία, καθώς οι ενδιαφερόμενοι μπορούν να προτείνουν εναλλακτικά μέσα συμμόρφωσης στην αρμόδια αρχή τους και, αν μπορούν να καταδείξουν ότι είναι δυνατή η διασφάλιση ισοδύναμου επιπέδου ασφάλειας, τα εν λόγω εναλλακτικά μέσα συμμόρφωσης μπορεί να εγκριθούν και να υλοποιηθούν.
71. Η πρόταση που περιλαμβάνεται στο ΕΑΠ αποσκοπούσε στη διασφάλιση της ομοιόμορφης εξέτασης αυτών των εναλλακτικών μέσων συμμόρφωσης από τις αρμόδιες αρχές και πλήρους διαφάνειας, στοιχείο που λείπει από το τρέχον σύστημα. Η νομική βάση για το μηχανισμό των εναλλακτικών μέσων συμμόρφωσης και τις υποχρεώσεις των αρμόδιων αρχών βρίσκεται στο άρθρο 5 παράγραφος 5, στο άρθρο 7 παράγραφος 6 και στο άρθρο 8 παράγραφος 5 του βασικού κανονισμού, μεταξύ άλλων, και ορίζει ότι θα θεσπιστούν εκτελεστικοί κανόνες σχετικά με τον τρόπο έκδοσης, διατήρησης και τροποποίησης πιστοποιητικών και εγκρίσεων. Δεδομένου ότι τα εναλλακτικά μέσα συμμόρφωσης είναι κυρίως μέσα που χρησιμοποιούν οι αιτούντες για την επίτευξη συμμόρφωσης με τους εκτελεστικούς κανόνες, ο Οργανισμός θεώρησε αναγκαία την εκπόνηση μιας διαδικασίας τόσο για τις αρχές όσο και για τους αιτούντες για την αντιμετώπιση αυτών των εναλλακτικών μέσων συμμόρφωσης. Όσον αφορά το ρόλο και τις υποχρεώσεις που περιλαμβάνονται για τον Οργανισμό, έχουν τη νομική βάση τους στις εξουσίες που εκχωρούνται στον Οργανισμό για την παρακολούθηση της εφαρμογής των κανόνων από τις αρμόδιες αρχές και την τυποποίηση των επιδόσεων (βλέπε άρθρα 10 και 24 του βασικού κανονισμού).

¹⁶ Άρθρο 15 παράγραφος 4 του βασικού κανονισμού.

72. Για τους σκοπούς της τυποποίησης και της εναρμόνισης, δημιουργείται η υποχρέωση για την αρμόδια αρχή να κοινοποιεί στον Οργανισμό κάθε εναλλακτικό μέσο συμμόρφωσης που έχει εγκρίνει ή χρησιμοποιεί, καθώς και να διαθέτει σε όλους τους φορείς και τα πρόσωπα που βρίσκονται υπό την επιτήρησή της τα εναλλακτικά μέσα συμμόρφωσης που χρησιμοποιεί η ίδια η αρμόδια αρχή για την επίτευξη συμμόρφωσης προς τους ισχύοντες κανόνες. Αυτό εισάγει ένα νέο καθήκον για τις αρμόδιες αρχές, το οποίο, ωστόσο, μπορεί να εκτελεστεί με βάση υφιστάμενους μηχανισμούς και διαδικασίες. Συνεπώς, αναμένεται να περιοριστεί ο επιπλέον φόρτος.
73. Από τις παρατηρήσεις που διατυπώθηκαν σχετικά με την ΕΠΤ και τις αντιδράσεις που διατυπώθηκαν σχετικά με το ΕΑΠ υπήρξε σαφές ότι η πλειοψηφία των ενδιαφερόμενων τάσσονται υπέρ της διενέργειας εκ μέρους του Οργανισμού ενός συστηματικού εκ των προτέρων ελέγχου όλων των εναλλακτικών μέσων συμμόρφωσης πριν από την έγκριση ή/και την εφαρμογή τους από την αρμόδια αρχή. Το κεντρικό στοιχείο είναι η διατήρηση κοινών κανόνων και η εξάλειψη της αβεβαιότητας που προκύπτει από το γεγονός ότι τα εναλλακτικά μέσα συμμόρφωσης που εγκρίνει η αρμόδια αρχή χωρίς την παρέμβαση του Οργανισμού ενδέχεται να αλλάξουν μεταγενέστερα, παραδείγματος χάρη κατά τη διάρκεια κάποιας επιθεώρησης τυποποίησης. Ο βασικός κανονισμός δεν περιλαμβάνει εντολή για την εν λόγω εκ των προτέρων έγκριση από τον Οργανισμό καθώς η εφαρμογή των κανόνων επαφίεται στα κράτη μέλη. Ως εκ τούτου, δεν είναι δυνατή η αντιμετώπιση αυτών των ανησυχιών στο πλαίσιο του τρέχοντος νομικού συστήματος. Προκειμένου, ωστόσο, να ληφθούν υπόψη οι ανησυχίες των ενδιαφερόμενων, προβλέπεται ένα στοιχείο μετριάσμου καθιστώντας ρητή την απαίτηση να εγκαθιδρύσει η αρμόδια αρχή ένα σύστημα για τη συνεχή αξιολόγηση και τον έλεγχο όλων των εναλλακτικών μέσων συμμόρφωσης που χρησιμοποιεί η ίδια ή οι φορείς που τελούν υπό την επιτήρησή της. Σε αυτό το πλαίσιο, είναι σημαντικό να σημειωθεί ότι η χρήση εναλλακτικών μέσων συμμόρφωσης εγκεκριμένων από αρμόδια αρχή περιορίζεται στο συγκεκριμένο φορέα. Άλλοι φορείς, οι οποίοι προτίθενται να κάνουν χρήση των ίδιων μέσων συμμόρφωσης πρέπει να αιτηθούν την έγκριση αυτών των μέσων από την αρμόδια αρχή τους.
74. Τέλος, ως απόκριση στις αντιδράσεις στο ΕΑΠ, ο Οργανισμός απλούστευσε τους ορισμούς διαγράφοντας τον όρο «επιπρόσθετα μέσα συμμόρφωσης» και επεκτείνοντας τον ορισμό των «εναλλακτικών μέσων συμμόρφωσης» ώστε να καλύπτει τα μέσα που προσφέρουν εναλλακτική δυνατότητα για κάποιο υπάρχον ΑΜΣ και νέα μέσα για την επίτευξη συμμόρφωσης προς το βασικό κανονισμό και τους εκτελεστικούς κανόνες του στις περιπτώσεις όπου ο Οργανισμός δεν έχει εκπονήσει σχετικά ΑΜΣ.

ARO.GEN Ενότητα 2 - Διαχείριση

75. Οι κανόνες στην ενότητα 2 απαιτούν από τις αρμόδιες αρχές την εγκαθίδρυση και διατήρηση ενός συστήματος διαχείρισης ώστε να εκπληρώνουν τις υποχρεώσεις και να ασκούν τις αρμοδιότητές τους που περιέχονται στο μέρος ARO. Τα κύρια στοιχεία αυτού του συστήματος διαχείρισης εξομοιώνουν τις απαιτήσεις ενός τυπικού συστήματος διαχείρισης που ισχύει για φορείς:
- τεκμηριωμένες πολιτικές και διαδικασίες·
 - επαρκές και κατάλληλα ειδικευμένο προσωπικό, συμπεριλαμβανομένης της υποχρέωσης προγραμματισμού της διαθεσιμότητας του προσωπικού·
 - διορισμός προσωπικού διαχείρισης για τους διαφορετικούς τομείς δραστηριότητας·
 - επάρκεια εγκαταστάσεων και χώρων·
 - λειτουργία παρακολούθησης της συμμόρφωσης του συστήματος διαχείρισης, συμπεριλαμβανομένου του διορισμού ενός προσώπου ή μιας ομάδας προσώπων υπεύθυνων για τη λειτουργία παρακολούθησης της συμμόρφωσης·
 - ανάγκη διασφάλισης της εκτέλεσης των καθηκόντων πιστοποίησης και επιτήρησης για λογαριασμό της αρμόδιας αρχής σύμφωνα με τις ισχύουσες απαιτήσεις·
 - σύστημα εντοπισμού των αλλαγών που επηρεάζουν το σύστημα διαχείρισης και ανάληψη δράσης προκειμένου να διασφαλιστεί ότι παραμένει αποτελεσματικό· και
 - σύστημα τήρησης αρχείων για τη διασφάλιση της ιχνηλασιμότητας των δραστηριοτήτων που πραγματοποιούνται.
76. Αυτές οι απαιτήσεις για το σύστημα διαχείρισης συμπληρώνονται από μια ειδική απαίτηση για τη δημιουργία διαδικασιών με στόχο την αποτελεσματική ανταλλαγή πληροφοριών και βοήθειας άλλων αρχών, η οποία αναλύει περαιτέρω τις απαιτήσεις του άρθρου 15 παράγραφος 1 του βασικού κανονισμού. Το σύνολο των κοινών απαιτήσεων για τα συστήματα διαχείρισης των αρμόδιων αρχών που προτείνονται στην ενότητα 2 σχετίζονται άμεσα με τα κρίσιμα στοιχεία του ICAO για τα συστήματα επιτήρησης της ασφάλειας ΚΣ-4 «Προσόντα και εκπαίδευση τεχνικού προσωπικού» και ΚΣ-5 «Τεχνική καθοδήγηση, εργαλεία και παροχή πληροφοριών κρίσιμων για την ασφάλεια». Αυτές οι απαιτήσεις υποστηρίζουν την υλοποίηση ΚΠΑ και θα συμβάλλουν στη δημιουργία ενός αποτελεσματικού συστήματος επιτήρησης για τη διευκόλυνση και την ενθάρρυνση των ελεγχόμενων φορέων ώστε να υλοποιήσουν συστήματα διαχείρισης σύμφωνα με το μέρος ORO.
77. Με στόχο την υποστήριξη της διαδικασίας τυποποίησης και τη διευκόλυνση της προώθησης της διαδικασίας προς τη διαρκή παρακολούθηση¹⁷, η ενότητα 2 απαιτεί επίσης από τις αρμόδιες αρχές να παρέχουν στον Οργανισμό τη σχετική τεκμηρίωση αναφορικά με τα συστήματα διαχείρισης που διαθέτουν καθώς και αναφορικά με αλλαγές σε αυτά.

¹⁷ Η προσέγγιση διαρκούς παρακολούθησης (CMA) θα αφορά την εγκαθίδρυση ενός συστήματος για τη διαρκή παρακολούθηση των κρατών μελών σύμφωνα με μια εναρμονισμένη και συνεκτική προσέγγιση. Η παρακολούθηση της ικανότητας των κρατών μελών για την επιτήρηση της ασφάλειας θα βασίζεται στα εξής τέσσερα βασικά βήματα: (1) συλλογή και επικύρωση δεδομένων ασφάλειας, (2) ανάλυση και μέτρηση του επιπέδου της ικανότητας επιτήρησης της ασφάλειας, (3) εντοπισμός ελλείψεων και αξιολόγηση των σχετικών κινδύνων, (4) εκπόνηση και υλοποίηση στρατηγικών για το μετριασμό των κινδύνων.

78. Όσον αφορά την παράγραφο ARO.GEN.205, ορισμένα κράτη μέλη τάχθηκαν κατά τη συμπερίληψη ειδικών διατάξεων στο μέρος ARO ισχυριζόμενα ότι το άρθρο 13 και το παράρτημα V του βασικού κανονισμού επαρκούν για την αντιμετώπιση αυτού του ζητήματος. Αντίθετα, ο Οργανισμός φρονεί ότι ο βασικός κανονισμός δεν προβλέπει πώς θα εξασφαλιστούν οι καθοριζόμενες υποχρεώσεις και συνεπώς διατηρεί τροποποιημένη έκδοση των διατάξεων: Ο κανόνας πλέον εξετάζει την ανάθεση από την αρμόδια αρχή καθηκόντων πιστοποίησης και επιτήρησης σε νομικά και φυσικά πρόσωπα και εστιάζει στα κριτήρια που πρέπει να πληρούνται. Αυτοί οι ειδικοί κανόνες αποσκοπούν να διασφαλίσουν ότι κάθε καθήκον πιστοποίησης ή επιτήρησης που εκτελείται για λογαριασμό της αρμόδιας αρχής συμμορφώνεται προς τις ισχύουσες απαιτήσεις, όπως απαιτείται από τους φορείς όταν αναθέτουν δραστηριότητες που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της έγκρισής τους. Αυτός ο νέος εκτελεστικός κανόνας σχετίζεται άμεσα με την εξασφάλιση υψηλού επιπέδου ασφάλειας στις δραστηριότητες πιστοποίησης και επιτήρησης των αρμόδιων αρχών, καθώς και της ομοιόμορφης υλοποίησης των σχετικών διατάξεων του βασικού κανονισμού. Αυτός ο νέος κανόνας δεν επηρεάζει την ευελιξία που παρέχεται στα κράτη μέλη σχετικά με τον ορισμό ενός ή περισσότερων φορέων ως αρμόδια αρχή, σύμφωνα με το άρθρο 4 παράγραφος 1 του κανονισμού. Έχει εφαρμογή στο εσωτερικό κάθε αρμόδιας αρχής που ορίζεται από ένα κράτος μέλος.
79. Ενώ οι διατάξεις στην ενότητα 2 απορρέουν από υπάρχουσες απαιτήσεις, όπως είναι εκείνες που περιλαμβάνονται στις ενότητες B του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2042/2003 όσον αφορά την οργάνωση της αρμόδιας αρχής, τα προσόντα και την εκπαίδευση, τις διαδικασίες, τις εγκαταστάσεις, την τήρηση αρχείων και άλλα, απαιτούν, ωστόσο, κάποια νέα καθήκοντα για τις αρμόδιες αρχές:
- τη διαβίβαση στον Οργανισμό διαδικασιών και τροποποιήσεων αυτών, παροχή πληροφοριών προς τον Οργανισμό σχετικά με αλλαγές που επηρεάζουν το σύστημα διαχείρισης (παράγραφος ARO.GEN.200 στοιχείο δ) και παράγραφος ARO.GEN.210 στοιχείο γ))·
 - τον καθορισμό και την εφαρμογή διαδικασιών για τη συμμετοχή σε αμοιβαία ανταλλαγή πληροφοριών και βοήθειας με άλλες αρμόδιες αρχές (παράγραφος ARO.GEN.200 στοιχείο γ))· και
 - την υλοποίηση ενός συστήματος παρακολούθησης της συμμόρφωσης που περιλαμβάνει διαδικασίες εσωτερικού ελέγχου και διαχείρισης κινδύνων για την ασφάλεια (παράγραφος ARO.GEN.200 στοιχείο α) σημεία 4 και 5), συμπεριλαμβανομένης της υλοποίησης ενός συστήματος για την αρχική και διαρκή αξιολόγηση των νομικών ή φυσικών προσώπων που εκτελούν καθήκοντα πιστοποίησης ή επιτήρησης για λογαριασμό της αρμόδιας αρχής (παράγραφος ARO.GEN.205).
80. Παρότι για τα καθήκοντα των στοιχείων α. και β. μπορεί να θεωρηθεί ότι οι αρχές μπορούν να βασίζονται σε υφιστάμενους πόρους και διαύλους επικοινωνίας, αναγνωρίζεται ότι για την εκτέλεση του καθήκοντος του στοιχείου γ. ενδέχεται να απαιτηθούν επιπλέον πόροι. Οι ευθύνες των κρατών μελών για την παροχή των απαραίτητων ικανοτήτων και πόρων επιτήρησης στις αρμόδιες αρχές για την εκτέλεση των καθηκόντων τους σύμφωνα με τις ισχύουσες απαιτήσεις, ορίζονται στο άρθρο 4 παράγραφος 4 του κανονισμού. Αυτό θα αποτελέσει τη νομική βάση ώστε να διασφαλιστεί ότι είναι δυνατή η χρηματοδότηση όλων των επιπρόσθετων δραστηριοτήτων. Σε αυτό το πλαίσιο είναι άξιο να σημειωθεί ότι ένα αποτελεσματικό σύστημα διαχείρισης, συμπεριλαμβανομένων της παρακολούθησης της συμμόρφωσης και της διαχείρισης κινδύνων για την ασφάλεια, θα συμβάλλει επίσης

στη διασφάλιση της οικονομικής απόδοσης των διαδικασιών πιστοποίησης και επιτήρησης και στη διευκόλυνση της υλοποίησης των ΚΠΑ.

81. Επιπλέον, οι διατάξεις της ενότητας 2 παρουσιάζουν τώρα τις ακόλουθες υποχρεώσεις:
- a. οι αρμόδιες αρχές θα τηρούν κατάλογο όλων των πιστοποιητικών φορέα, των πιστοποιητικών καταλληλότητας προσομοιωτικής συσκευής πτητικής εκπαίδευσης και των πτυχίων, των ικανοτήτων, των πιστοποιητικών ή των βεβαιώσεων επαγγελματικής επάρκειας προσωπικού που εκδίδονται (παράγραφος ARO.GEN.220 στοιχείο β)).
 - b. οι αρμόδιες αρχές θα τηρούν αρχεία σχετικά με την αξιολόγηση των εναλλακτικών μέσων συμμόρφωσης που προτείνουν φορείς που υπόκεινται σε πιστοποίηση και την αξιολόγηση των εναλλακτικών μέσων συμμόρφωσης που χρησιμοποιούν οι ίδιες οι αρμόδιες αρχές (παράγραφος ARO.GEN.220 στοιχείο β) σημείο 11). και
 - c. την υλοποίηση ενός συστήματος για τον προγραμματισμό της διαθεσιμότητας προσωπικού (παράγραφος ARO.GEN.200 στοιχείο α) σημείο 2).
82. Παρότι οι τρέχοντες κανόνες δεν περιλαμβάνουν τόσο ρητές υποχρεώσεις, μπορεί να θεωρηθεί ότι οι αρμόδιες αρχές διαθέτουν τα συστήματα που απαιτούνται για τη συμμόρφωση προς τις νέες αυτές απαιτήσεις ως μέρος της διαχείρισης πιστοποιητικών και εγκρίσεων και της διαχείρισης του προσωπικού.

ARO.GEN Ενότητα 3 – Επιτήρηση, πιστοποίηση και εφαρμογή

83. Αυτή η ενότητα του τμήματος GEN του μέρους ARO παρέχει στην αρμόδια αρχή τα αναγκαία στοιχεία ως προς την αλληλεπίδραση με τους ελεγχόμενους φορείς και τα πρόσωπα. Περιγράφει γενικές αρχές επιτήρησης, εξετάζει τα στοιχεία του προγράμματος επιτήρησης και παραθέτει λεπτομερώς τις συγκεκριμένες δράσεις, τους ρόλους και τις αρμοδιότητες των αρμόδιων αρχών για τις διαδικασίες πιστοποίησης, διαρκούς επιτήρησης και εφαρμογής. Βασίζεται σε διαδικασίες που έχουν καθιερωθεί σε υφιστάμενους κανονισμούς. Στους κανόνες για την επιτήρηση λαμβάνονται υπόψη οι απαιτήσεις υψηλού επιπέδου που περιλαμβάνονται στο βασικό κανονισμό ώστε να διασφαλιστεί ότι η επιτήρηση δεν περιορίζεται σε φορείς και πρόσωπα που έχουν πιστοποιηθεί από την αρμόδια αρχή.
84. Οι σχετικές διατάξεις απορρέουν από κοινές διαδικασίες εφαρμογής του JAA για τις απαιτήσεις JAR-OPS και JAR-FCL, καθώς και από απαιτήσεις που υφίστανται στις ενότητες B των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 1702/2003¹⁸ και 2042/2003. Τα σχετικά άρθρα του βασικού κανονισμού είναι τα εξής: για τις απαιτήσεις OPS το άρθρο 8 παράγραφος 5, για τις απαιτήσεις FCL το άρθρο 7 παράγραφος 6, για την κοινή επιτήρηση τα άρθρα 10, 11 και 15. Ως απάντηση στο σχολιασμό των ενδιαφερόμενων, θα συμπεριληφθούν με τα ΑΜΣ και το ΥΚ πιο συγκεκριμένες οδηγίες για την αρχική πιστοποίηση και επιτήρηση, οι οποίες αφορούν συγκεκριμένα διαδικασίες, τα προσόντα και τον επαρκή αριθμό του προσωπικού, την ισχύ των πτυχίων και των ικανοτήτων για εκπαιδευτές πτήσης κ.λπ.

¹⁸ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1702/2003 της Επιτροπής της 24ης Σεπτεμβρίου 2003 για τον καθορισμό εκτελεστικών κανόνων για την πιστοποίηση αξιοπλοΐας και την περιβαλλοντική πιστοποίηση αεροσκαφών και των σχετικών προϊόντων, εξαρτημάτων και εξοπλισμού, καθώς και για την πιστοποίηση φορέων σχεδιασμού και παραγωγής· *EE L 243 της 27.9.2003, σ. 6.*

85. Η πρόταση που έγινε με την ΕΠΤ συμπεριλάμβανε στοιχεία που απορρέουν από τις συστάσεις COrA για την έκδοση ενιαίου πιστοποιητικού φορέα στους φορείς που κατέχουν εγκρίσεις σύμφωνα με περισσότερα του ενός μέρη. Η ανάλυση των παρατηρήσεων επί της ΕΠΤ έδειξε ότι δεν υποστηρίζεται η έννοια του «ενιαίου πιστοποιητικού». Οι ανησυχίες του κλάδου σχετίζονται με το γεγονός ότι ο ICAO δεν απαιτεί μια έγκριση φορέα «επιπρόσθετη» του πιστοποιητικού αερομεταφορέα, συνεπώς το ενιαίο πιστοποιητικό θα δημιουργήσει μια ευρωπαϊκή εξειδίκευση χωρίς διεθνή αναγνώριση. Οι αρμόδιες αρχές σχολίασαν ότι δεν είχαν προσδιοριστεί σαφώς οι προϋποθέσεις για την έκδοση ενός ενιαίου πιστοποιητικού και η σύνδεση μεταξύ του αυτόνομου πιστοποιητικού φορέα και των πιστοποιητικών που συνδέονται με συγκεκριμένους τομείς (πιστοποιητικό αερομεταφορέα, πιστοποιητικό ΕΦΕ, πιστοποιητικό αεροϊατρικού κέντρου). Ισχυρίστηκαν περαιτέρω ότι το ενιαίο πιστοποιητικό φορέα θα δημιουργήσει σημαντικά μεγαλύτερο φόρτο εργασίας για τις αρχές, κάτι που δεν δικαιολογείται όσον αφορά την ασφάλεια. Καθώς οι κύριοι στόχοι που βρίσκονται πίσω από την έννοια ενός ενιαίου πιστοποιητικού φορέα μπορούν να επιτευχθούν χωρίς την επιβολή της έκδοσης ενός ενιαίου πιστοποιητικού, ο Οργανισμός συμφώνησε να μη διατηρήσει την έννοια του ενιαίου πιστοποιητικού. Πράγματι, όσον αφορά την αποτελεσματική επιτήρηση, είναι κατά πολύ προτιμότερο να υπάρξει εξορθολογισμός του προγράμματος επιτήρησης για φορείς που κατέχουν εγκρίσεις σύμφωνα με περισσότερα του ενός μέρη αντί της έκδοσης ενός αυτόνομου πιστοποιητικού φορέα. Η αναγνώριση στοιχείων ελέγχου για φορείς που έχουν πιστοποιηθεί σύμφωνα με περισσότερα του ενός μέρη επιτρέπεται όπως περιγράφεται στα ΑΜΣ της παραγράφου ARO.GEN.305.
86. Η ΕΠΤ συμπεριλάμβανε επίσης πρόταση για κοινή επιτήρηση¹⁹ με στόχο να τεθεί η βάση για τη διασφάλιση της αποτελεσματικότερης επιτήρησης των δραστηριοτήτων που από γεωγραφικής σκοπιάς δεν περιορίζονται στο κράτος μέλος όπου εκδόθηκε το πιστοποιητικό. Ο κύριος στόχος των διατάξεων κοινής επιτήρησης είναι να δοθεί μια ευρωπαϊκή διάσταση στην επιτήρηση μέσω της ενθάρρυνσης της βέλτιστης χρήσης σε τοπικό επίπεδο των πόρων επιτήρησης διασφαλίζοντας παράλληλα ότι όλα τα πρόσωπα, οι φορείς ή τα αεροσκάφη υπόκεινται σε τακτική επιτήρηση. Κατ' αυτόν τον τρόπο θα εφαρμοστούν ορισμένες από τις ειδικές συστάσεις της συνδιάσκεψης των γενικών διευθυντών των υπηρεσιών πολιτικής αεροπορίας για την επιτήρηση της ασφάλειας (η οποία διεξήχθη στην έδρα του ICAO το 1997), κατά την οποία δόθηκε έμφαση στην ανάγκη για το συντονισμό και την εναρμόνιση των αρχών και των διαδικασιών αξιολόγησης της επιτήρησης της ασφάλειας σε παγκόσμιο επίπεδο και αναγνωρίστηκαν τα πλεονεκτήματα της εστίασης σε τοπικό επίπεδο. Η πρόταση του Οργανισμού έλαβε μεγάλο αριθμό παρατηρήσεων. Οι παρατηρήσεις αυτές διατυπώθηκαν στην πλειοψηφία τους από αρμόδιες αρχές, οι οποίες εξέφρασαν ανησυχίες για τη δημιουργία ενδεχόμενης σύγχυσης σχετικά με τις αρμοδιότητες επιτήρησης και τις πρακτικές πτυχές της συνεργασίας των αρχών, όπου τα διαφορετικά νομικά συστήματα ή τα γλωσσικά εμπόδια θα αποτελούσαν πιθανά κωλύματα. Οι ανησυχίες του κλάδου αφορούσαν κυρίως τον επιπλέον φόρτο και την ενδεχόμενη αλληλεπικαλυπτόμενη επιτήρηση φορέων που επιχειρούν σε πολλά κράτη μέλη.

¹⁹ Ο όρος «συλλογική επιτήρηση» που χρησιμοποιήθηκε στην επεξηγηματική σημείωση της ΕΠΤ 2008-22 έχει πλέον αντικατασταθεί από τον όρο «κοινή επιτήρηση», ο οποίος αντανακλά καλύτερα τον σκοπό των σχετικών διατάξεων.

87. Σύμφωνα με τις συστάσεις της ομάδας αναθεώρησης AR/OR και έπειτα από μια αποκλειστική συνάντηση με τη Συμβουλευτική Ομάδα των εκπροσώπων των εθνικών αρχών (AGNA), σχετικές διατάξεις της ενότητας 3 του τμήματος ARO.GEN υπέστησαν περαιτέρω επεξεργασία ώστε να ληφθούν υπόψη οι βασικές ανησυχίες που εξέφρασαν οι ενδιαφερόμενοι. Θα χρησιμοποιηθεί προσέγγιση βάσει κινδύνων, στην οποία λαμβάνονται κυρίως υπόψη οι προτεραιότητες ασφάλειας που περιλαμβάνει το κρατικό σχέδιο ασφάλειας που αναφέρεται στο άρθρο 3 του κανονισμού, προκειμένου να προσδιοριστεί το πεδίο εφαρμογής της επιτήρησης για δραστηριότητες που πραγματοποιούνται στην επικράτεια του κράτους μέλους από πρόσωπα ή φορείς που δεν έχουν πιστοποιηθεί από την αρμόδια αρχή. Η κύρια αρμοδιότητα της αρμόδιας αρχής που εξέδωσε το πιστοποιητικό παραμένει अपαράλλακτη. Την πρόταση συμπληρώνουν διατάξεις για συνεργασία επί εθελούσιας βάσης υπό τη μορφή συμφωνιών μεταξύ των αρχών προκειμένου κάποιες διαδικασίες επιτήρησης να μπορεί να διενεργούνται από την αρχή στην επικράτεια της οποίας πραγματοποιείται η δραστηριότητα, αυξάνοντας έτσι τη διαφάνεια αυτών των δραστηριοτήτων. Αυτό θα ενθαρρύνει τις αρμόδιες αρχές να κάνουν βέλτιστη χρήση των πόρων τους σε τοπικό επίπεδο. Οι εκτελεστικοί κανόνες που σχετίζονται με πορίσματα και την εφαρμογή (παράγραφοι ARO.GEN.350 και ARO.GEN.355) τροποποιήθηκαν αναλόγως. Η παράγραφος ARO.GEN.350 τροποποιήθηκε περαιτέρω για λόγους συμβατότητας με το τμήμα ARA.CC για την αντιμετώπιση της παραποίησης και της απάτης. Στην παράγραφο ARO.GEN.300 προστίθεται το νέο στοιχείο στ) ώστε να συμπεριληφθεί διάταξη σύμφωνα με την οποία οι αρμόδιες αρχές συλλέγουν και επεξεργάζονται κάθε στοιχείο που κρίνεται χρήσιμο όσον αφορά την επιτήρηση, η οποία συμπεριλαμβανόταν προηγουμένως στην παράγραφο AR.GEN.425 στοιχείο α), καθώς η συλλογή των εν λόγω στοιχείων δεν αφορά μόνο τις επιθεωρήσεις στους χώρους στάθμευσης. Η εν λόγω διάταξη θα υποστηρίξει τη θέση προτεραιοτήτων ως προς την ασφάλεια ενόψει της διενέργειας επιτήρησης βάσει κινδύνων και διαρκούς παρακολούθησης.
88. Παρότι ο Οργανισμός τροποποίησε την πρότασή του σχετικά με την κοινή επιτήρηση λαμβάνοντας υπόψη τις κύριες ανησυχίες που εξέφρασαν τα κράτη μέλη, επιμένει ότι στη σπουδαιότητα της επέκτασης της επιτήρησης σε όλες τις δραστηριότητες εντός της επικράτειας ενός κράτους μέλους και της βελτιωμένης συνεργασίας μεταξύ των αρμόδιων αρχών των κρατών μελών για την αντιμετώπιση των προκλήσεων της κοινής αγοράς. Αυξημένος αριθμός χειριστών και αερομεταφορέων μπορούν να ασκούν τα δικαιώματά τους σε κράτος μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης διαφορετικό από το κράτος που είναι πρωτίστως υπεύθυνο για την επιτήρησή τους. Συνεπώς, ο Οργανισμός προτείνει την επανεξέταση της εφαρμογής των διατάξεων κοινής επιτήρησης και την κατάλληλη λειτουργία του συστήματος επιτήρησης στο μέλλον, όχι μόνο για τον εντοπισμό πιθανών κενών στην επιτήρηση σε όσο το δυνατόν πιο πρώιμο στάδιο, αλλά επίσης για τον προσδιορισμό της ανάγκης για ειδικότερες διατάξεις, με στόχο την υιοθέτηση ικανοτήτων επιτήρησης σε ευρωπαϊκό επίπεδο όσον αφορά τόσο την ασφάλεια όσο και την αποτελεσματική χρήση των πόρων.

89. Ένα άλλο σημαντικό στοιχείο που προτάθηκε στην ΕΠΤ ήταν η μετάβαση προς την επιτήρηση βάσει κινδύνων και επιδόσεων, η οποία επίσης απορρέει από την πρωτοβουλία COrA. Έπειτα από μια αξιολόγηση των παρατηρήσεων επί της ΕΠΤ, το διάστημα επιτήρησης των 24 μηνών που είχε αρχικά οριστεί στο επίπεδο του εκτελεστικού κανόνα, μεταφέρθηκε στα ΑΜΣ της παραγράφου AR.GEN.305 για το ΕΑΠ ούτως ώστε να παρέχει ευελιξία. Αυτή η αλλαγή σε επίπεδο ΑΜΣ προκάλεσε τις αντιδράσεις των ενδιαφερομένων, οι οποίοι εξέφρασαν σοβαρές ανησυχίες σχετικά με την υλοποίηση στην παρούσα φάση ενός συστήματος αμιγώς βασιζόμενου σε κινδύνους. Οι ενδιαφερόμενοι ισχυρίστηκαν ότι δεν πρέπει να υιοθετηθεί ένα τέτοιο σύστημα πριν οι ελεγχόμενοι φορείς αποκτήσουν επαρκή ωριμότητα ως προς τα συστήματα διαχείρισης ασφάλειας και πριν οι αρμόδιες αρχές να αποκτήσουν σαφή εικόνα των επιδόσεών τους ως προς την ασφάλεια μέσω της συλλογής και ανάλυσης σχετικών δεδομένων. Ορισμένοι ενδιαφερόμενοι σχολίασαν περαιτέρω ότι η παρεχόμενη ευελιξία θα μπορούσε να χρησιμοποιηθεί για την αιτιολόγηση περαιτέρω μειώσεων των πόρων των αρμόδιων αρχών. Προκειμένου να αντιμετωπίσει τις συγκεκριμένες ανησυχίες, ο Οργανισμός συμφώνησε να επαναφέρει το 24μηνο διάστημα σε επίπεδο εκτελεστικού κανόνα και πλέον προτείνει έναν αριθμό κριτηρίων για την παράταση ή μείωση αυτού του πρότυπου χρονικού διαστήματος επιτήρησης. Αυτές οι διατάξεις αφορούν φορείς πιστοποιημένους από την αρμόδια αρχή.
90. Επανεξετάστηκαν οι διατάξεις «έμμεσης έγκρισης» συγκεκριμένων τύπων αλλαγών φορέων, οι οποίες εισήχθησαν με την ΕΠΤ. Το ζήτημα αυτό αντιμετωπίζεται πλέον στην παράγραφο ARO.GEN.330 «Αλλαγές – φορείς» και οι αλλαγές κατατάσσονται ως αλλαγές που είτε απαιτούν είτε μη την πρότερη έγκριση της αρμόδιας αρχής. Επιπλέον, συμπεριλαμβάνονται διατάξεις για τους φορείς που επιθυμούν να πραγματοποιήσουν αλλαγές χωρίς την πρότερη έγκριση της αρμόδιας αρχής: ο φορέας θα διαθέτει διαδικασία που καθορίζει το πεδίο εφαρμογής αυτών των αλλαγών και περιγράφει τον τρόπο διαχείρισής τους και θα υποβάλλει αυτή τη διαδικασία προς έγκριση στην αρμόδια αρχή (βλέπε παράγραφο ARO.GEN.310 στοιχείο γ)). Οι τροποποιημένες διατάξεις ανταποκρίνονται πλήρως στο σκοπό της «έμμεσης έγκρισης» ή αλλαγών «αποδεκτών από την αρχή».
91. Οι προτεινόμενοι εκτελεστικοί κανόνες σχετικά με τα πορίσματα και τις ενέργειες εφαρμογής τροποποιήθηκαν ώστε να συμπεριλάβουν την περιγραφή των πορισμάτων που συμπεριλαμβάνονταν πριν στο μέρος OR και να ευθυγραμμιστούν με τις αλλαγές που πραγματοποιήθηκαν στις παραγράφους ARO.GEN.300 και ARO.GEN.305 σχετικά με την κοινή επιτήρηση. Επιπλέον, κάθε αναφορά σε κυρώσεις διαγράφηκε, καθώς αυτές υπόκεινται στους ισχύοντες εθνικούς κανόνες που εφαρμόζουν το άρθρο 68 του βασικού κανονισμού. Τέλος, η περίοδος υλοποίησης διορθωτικών ενεργειών αναδιαμορφώθηκε προκειμένου να ευθυγραμμιστεί με τις υφιστάμενες απαιτήσεις των κανόνων διαρκούς αξιοπλοΐας. Ο τίτλος της παραγράφου ARO.GEN.355 τροποποιήθηκε ώστε να ευθυγραμμίζεται καλύτερα με τον τίτλο της παραγράφου ARO.GEN.350.

92. Λαμβάνοντας υπόψη ότι μεγάλο μέρος των εκτελεστικών κανόνων που προτείνονται στην ενότητα 3 του τμήματος ARO.GEN βασίζονται σε υφιστάμενες απαιτήσεις, καθώς και τις υποχρεώσεις των κρατών μελών στο πλαίσιο του ICAO για την υλοποίηση αποτελεσματικών συστημάτων επιτήρησης ως μέρος του αντίστοιχου κρατικού προγράμματος ασφάλειας καθενός από αυτά, τα καθήκοντα που είναι πραγματικά καινούρια ή δεν αποτελούν μέρος εκείνων που προκύπτουν από τις υποχρεώσεις που απορρέουν από τη σύμβαση του Σικάγου ή τις κοινές διαδικασίες εφαρμογής περιορίζονται στις υποχρεώσεις για:
- την ενημέρωση προσώπων και φορέων που υπόκεινται σε συμφωνία επιτήρησης μεταξύ αρμόδιων αρχών (παράγραφος ARO.GEN.300 στοιχείο ε)).
 - την έγκριση της διαδικασίας του φορέα σχετικά με αλλαγές που δεν απαιτούν πρότερη έγκριση (παράγραφος ARO.GEN.310 στοιχείο γ)).
 - την ενημέρωση της αρμόδιας αρχής που εξέδωσε το πιστοποιητικό σε κάθε περίπτωση διαπίστωσης μη συμμόρφωσης προς τις ισχύουσες απαιτήσεις φορέα πιστοποιημένου από την αρμόδια αρχή άλλου κράτους μέλους ή από τον Οργανισμό, καθώς και παροχή ένδειξης του επιπέδου του πορίσματος (παράγραφος ARO.GEN.350 στοιχείο ε)). και
 - την ενημέρωση της αρμόδιας αρχής που εξέδωσε το πτυχίο, το πιστοποιητικό, την ικανότητα ή τη βεβαίωση επαγγελματικής κατάρτισης σε κάθε περίπτωση διαπίστωσης μη συμμόρφωσης προς τις ισχύουσες απαιτήσεις προσώπου πιστοποιημένου από την αρμόδια αρχή άλλου κράτους μέλους (παράγραφος ARO.GEN.355 στοιχείο ε)).
93. Μπορεί να θεωρηθεί ότι ο αρχές μπορούν να στηρίζονται στους υφιστάμενους πόρους, τις διαδικασίες επιτήρησης και πιστοποίησης, καθώς και στους διαύλους επικοινωνίας για την εκτέλεση των επιπρόσθετων αυτών καθηκόντων.

ARO.OPS – Αεροπορικές δραστηριότητες

94. Το τμήμα OPS του μέρους ARO ισχύει για εμπορικούς και μη εμπορικούς αερομεταφορείς. Καθορίζει τη διαδικασία αίτησης για τη χορήγηση πιστοποιητικού αερομεταφορέα, έγκρισης για συμφωνίες μίσθωσης και κοινού κωδικού, τη διαδικασία έγκρισης για ειδικές πτητικές λειτουργίες, την έγκριση του καταλόγου ελάχιστου εξοπλισμού, τον προσδιορισμό τοπικής περιοχής, την έγκριση πτητικών λειτουργιών ελικοπτέρου επάνω από εχθρικό περιβάλλον ευρισκόμενο εκτός πυκνοκατοικημένης περιοχής, την έγκριση πτητικών λειτουργιών ελικοπτέρου προς ή από τοποθεσία δημόσιου ενδιαφέροντος και την έγκριση πτητικών λειτουργιών προς απομονωμένο αεροδρόμιο.
95. Το τμήμα ARO.OPS αποτελείται από δύο ενότητες:
- Ενότητα 1 του ARO.OPS: Πιστοποίηση εμπορικών αερομεταφορέων
 - Ενότητα 2 του ARO.OPS: Εγκρίσεις
96. Το εν λόγω τμήμα βασίζεται στις σχετικές κοινές διαδικασίες εφαρμογής του JAA για τις απαιτήσεις JAR-OPS.
97. Τα κύρια ζητήματα που προέκυψαν ως απόκριση στο ΕΑΠ αφορούσαν την έγκριση των συμφωνιών κοινού κωδικού (**ARO.OPS.105**) και μίσθωσης (**ARO.OPS.110**). Πραγματοποιήθηκαν σημαντικές αλλαγές σε ορισμένες από τις διατάξεις αυτής της ενότητας, ιδιαιτέρως σε εκείνες που αφορούν τον κοινό κωδικό και τη μίσθωση.

98. Η παράγραφος **ARO.OPS.020** «Τήρηση αρχείων - μητρώο πιστοποιητικού αερομεταφορέα και δηλώσεων» διαγράφηκε καθώς η τήρηση αρχείων της διαδικασίας πιστοποίησης και δηλώσεων καλύπτεται από την παράγραφο ARO.GEN.220.
99. Στην παράγραφο **ARO.OPS.100** «Έκδοση πιστοποιητικού αερομεταφορέα» δεν πραγματοποιήθηκαν σημαντικές αλλαγές. Από τις παρατηρήσεις προέκυψε ότι δεν είναι σαφές τι σημαίνει «και γενικές προϋποθέσεις». Η διατύπωση «και γενικές προϋποθέσεις» καλύπτεται ήδη από τη διατύπωση «συναφείς προδιαγραφές δραστηριοτήτων», και συνεπώς διαγράφεται.
100. Η παράγραφος **ARO.OPS.230** «Αλλαγές» διαγράφηκε καθώς καλύπτεται επαρκώς στην παράγραφο ARO.GEN.310 στοιχεία γ) και δ) και στην παράγραφο ARO.GEN.330.
101. **ARO.OPS.105** «Συμφωνίες κοινού κωδικού»: οι παρατηρήσεις που διατυπώθηκαν σχετικά με τον κοινό κωδικό και τη μίσθωση ήταν παρόμοιες με εκείνες που διατυπώθηκαν για την αντίστοιχη διάταξη του τμήματος ORO.AOC. Λεπτομερής εξήγηση των αλλαγών και των αιτιολογήσεων παρέχεται στην Επεξηγηματική σημείωση για το μέρος ORO, βλ. τμήμα ORO.AOC.
102. Πραγματοποιήθηκαν ορισμένες συντακτικές αλλαγές και η διάταξη ευθυγραμμίστηκε με την παράγραφο ORO.AOC.115. Η αναφορά στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2111/2005²⁰ (κατάλογος ασφάλειας της Ευρωπαϊκής Ένωσης) και η αναφορά στο μέρος TCO διαγράφονται ώστε να υπάρξει ευθυγράμμιση με την τροποποίηση που πραγματοποιήθηκε στην παράγραφο ORO.AOC.115. Η τροποποίηση που πραγματοποιήθηκε στην παράγραφο ORO.AOC.115 δεν επιτρέπει σε έναν αερομεταφορέα της Ευρωπαϊκής Ένωσης να πωλεί ή να εκδίδει εισιτήρια για πτήσεις που εκτελούνται από αερομεταφορέα του οποίου η λειτουργία απαγορεύεται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2111/2005.
103. **ARO.OPS.110** «Συμφωνίες μίσθωσης»: πραγματοποιήθηκε αλλαγή μείζονος σημασίας στο κείμενο της διάταξης. Η διάταξη για τη μίσθωση υπό όρους θα επαναξιολογηθεί κατά την τροποποίηση του κανονισμού 2042/2003 (ΕΠΤ 2010-10 «μέρος T»). Επιπλέον, εισήχθησαν ειδικές απαιτήσεις για την αναστολή και ανάκληση της έγκρισης συμφωνιών πλήρους μίσθωσης, συμπεριλαμβανομένης αναφοράς στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2111/2005.
104. Αναφορικά με την εκμίσθωση υπό όρους, προστέθηκε μια παράγραφος ώστε να διασφαλίζεται ότι η αρμόδια αρχή που εγκρίνει τη συμφωνία συντονίζεται με την αρμόδια αρχή που είναι υπεύθυνη για την επιτήρηση του αεροσκάφους, σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2042/2003 της Επιτροπής, ή για την εκμετάλλευση του αεροσκάφους, αν δεν είναι η ίδια αρχή και ότι το αεροσκάφος που εκμισθώνεται υπό όρους διαγράφεται εγκαίρως από το πιστοποιητικό του αερομεταφορέα.

²⁰ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 2111/2005 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 14ης Δεκεμβρίου 2005 για τη σύσταση κοινοτικού καταλόγου αερομεταφορέων των οποίων απαγορεύεται η λειτουργία στην Κοινότητα και την ενημέρωση των επιβατών αεροπορικών μεταφορών σχετικά με την ταυτότητα του πραγματικού αερομεταφορέα, καθώς και για την κατάργηση του άρθρου 9 της οδηγίας 2004/36/ΕΚ.

105. Η βραχυπρόθεσμη μίσθωση σε περίπτωση απρόβλεπτων επειγουσών λειτουργικών περιστάσεων ή λειτουργικών αναγκών περιορισμένης διάρκειας υπόκειται στο άρθρο 14 παράγραφος 4 του βασικού κανονισμού. Η κοινή συμβουλευτική εγκύκλιος ACJ OPS1.165 παρέχει καθοδήγηση για την αρμόδια αρχή και τον μισθωτή για τη βραχυπρόθεσμη μίσθωση. Σε μια σειρά παρατηρήσεων προτάθηκε η συμπερίληψη αυτής της κοινής συμβουλευτικής εγκυκλίου. Ωστόσο, έπειτα από την αξιολόγηση της κοινής συμβουλευτικής εγκυκλίου θεωρήθηκε ότι δεν είναι κατάλληλη για το ισχύον νομικό πλαίσιο. Συνεπώς, αποφασίστηκε η αντιμετώπιση της κοινής συμβουλευτικής εγκυκλίου ACJ OPS1.165 στο πλαίσιο χωριστής δραστηριότητας θέσπισης κανόνων.
106. Η παράγραφος AR.OPS.300 «Διαδικασία πιστοποίησης», πλέον ως **ARO.OPS.200** «Διαδικασία ειδικής έγκρισης» τροποποιήθηκε ώστε να συμπεριληφθεί ο νεοεισαχθείς κατάλογος υποδειγμάτων ειδικών εγκρίσεων για μη εμπορικές δραστηριότητες (βλ. προσάρτημα III – Έντυπο 140 του EASA).
107. Παράγραφος AR.OPS.305, πλέον ως **ARO.OPS.205** «Έγκριση καταλόγου ελάχιστου εξοπλισμού»: η διάταξη τροποποιήθηκε για αυξημένη σαφήνεια. Η διατύπωση «(...) και διενεργεί, κατά περίπτωση, επιθεώρηση του φορέα» διαγράφεται καθώς ο ΚΕΕ και οι σχετικές διαδικασίες συντήρησης και λειτουργίας αποτελούν μόνο διαδικασία τεκμηρίωσης.
108. Προστέθηκε ο νέος κανόνας **ARO.OPS.210** «Τοπική περιοχή». Ο όρος «τοπική περιοχή» χρησιμοποιείται σε κάποιες διατάξεις ώστε να προσφέρει συγκεκριμένες ελαφρύνσεις, π.χ. σχετικά με την εφαρμοσιμότητα των απαιτήσεων εκπαίδευσης του πληρώματος πτήσης.
109. Η ακτίνα αυτής της τοπικής περιοχής προσδιορίζεται από την αρμόδια αρχή αναλόγως των τοπικών περιβαλλοντικών και λειτουργικών συνθηκών. Περισσότερη καθοδήγηση θα προσφερθεί μέσω υλικού καθοδήγησης για τη συγκεκριμένη παράγραφο.
110. Εισάγεται η παράγραφος **ARO.OPS.215** «Έγκριση πτητικής λειτουργίας ελικοπτέρου πάνω από εχθρικά περιβάλλοντα ευρισκόμενα εκτός πυκνοκατοικημένης περιοχής» ώστε να απαιτείται από το κράτος μέλος να ορίσει τις ορεινές και απομακρυσμένες περιοχές για τις οποίες μπορεί να εγκριθούν πτητικές λειτουργίες χωρίς διασφαλισμένη δυνατότητα ασφαλούς αναγκαστικής προσγείωσης και από την αρμόδια αρχή να εξετάζει την αξιολόγηση κινδύνου και να λαμβάνει υπόψη την τεχνική και οικονομική αιτιολόγηση για την εκτέλεση αυτών των πτητικών λειτουργιών πριν από την έγκρισή τους.
111. Εισάγονται η παράγραφος **ARO.OPS.220** «Έγκριση πτητικής λειτουργίας ελικοπτέρου προς ή από τοποθεσία δημόσιου ενδιαφέροντος» και η παράγραφος **ARO.OPS.225** «Έγκριση πτητικής λειτουργίας προς απομονωμένο αεροδρόμιο» ώστε να διασφαλιστεί η ύπαρξη καταλόγου για τον οποίον ισχύει η έγκριση, καθώς πριν από τη χορήγηση της έγκρισης είναι αναγκαία η αξιολόγηση από αρμόδια αρχή των διαδικασιών που αφορούν το χώρο/αεροδρόμιο. Η χορήγηση έγκρισης χωρίς να καθορίζονται οι σχετικοί χώροι ή το αεροδρόμιο δεν διασφαλίζει ότι έχουν αξιολογηθεί ή αναπτυχθεί δεόντως διαδικασίες σχετικές με τον χώρο ή το αεροδρόμιο.

ARO.OPS – Πιστοποιητικό αερομεταφορέα και προδιαγραφές δραστηριοτήτων

112. Το υπόδειγμα πιστοποιητικού αερομεταφορέα, πλέον ως **προσάρτημα I του μέρους ARO, έντυπο 138 του EASA**, βασίζεται στο υπόδειγμα πιστοποιητικού αερομεταφορέα που ανέπτυξε ο ICAO.
113. Το υπόδειγμα τροποποιήθηκε ελαφρώς. Η ημερομηνία λήξης διαγράφηκε καθώς το πιστοποιητικό αερομεταφορέα εκδίδεται με απεριόριστη διάρκεια. Η αναφορά στις εμπορικές και μη εμπορικές αερομεταφορές στο υπόδειγμα των προδιαγραφών δραστηριοτήτων μεταφέρθηκε στο υπόδειγμα πιστοποιητικού αερομεταφορέα. Αυτό σημαίνει ότι στο πιστοποιητικό αερομεταφορέα θα αναφέρεται αν οι δραστηριότητες που εκτελούνται βάσει αυτού είναι εμπορικές ή μη αερομεταφορές.
114. Το υπόδειγμα προδιαγραφών δραστηριοτήτων, πλέον ως **προσάρτημα II του μέρους ARO, έντυπο 139 του EASA**, βασίζεται επίσης στο υπόδειγμα που ανέπτυξε ο ICAO. Φέρει κάποιες αλλαγές. Αυτό οφείλεται εν μέρει στο ευρύτερο πεδίο εφαρμογής του (όλοι οι αερομεταφορείς της Ευρωπαϊκής Ένωσης πρέπει να είναι κάτοχοι πιστοποιητικού αερομεταφορέα), αλλά επίσης στις αλλαγές στην ορολογία, στις ειδικές εγκρίσεις, παραδείγματος χάριν, για την εκπαίδευση των πληρωμάτων θαλάμου επιβατών και την έκδοση των σχετικών βεβαιώσεων επαγγελματικής επάρκειας, καθώς και στις αλλαγές που προέκυψαν από τις παρατηρήσεις που ελήφθησαν. Συμπεριλήφθηκε μια ενότητα για τα στοιχεία καταχώρησης νηολογίου των αεροσκαφών. Στην υποσημείωση 6 προστίθεται μια πρόταση που αποσαφηνίζει ότι τα στοιχεία καταχώρησης νηολογίου μπορούν επίσης να αναφερθούν στη στήλη των σχολίων για τη σχετική ειδική έγκριση αν δεν ισχύουν όλες οι ειδικές εγκρίσεις για το ίδιο μοντέλο αεροσκάφους. Στην υποσημείωση 20 προστίθεται μια πρόταση ώστε να εξασφαλιστεί ότι στις προδιαγραφές δραστηριοτήτων προσδιορίζονται τα αεροσκάφη που χρησιμοποιούνται για μη εμπορικές δραστηριότητες σύμφωνα με την παράγραφο ORO.AOC.125.
115. Προστέθηκε το **προσάρτημα III του μέρους ARO** για την τεκμηρίωση κατά τρόπο συνεκτικό των ειδικών εγκρίσεων που εκδίδονται σε μη εμπορικούς αερομεταφορείς. Αυτό το υπόδειγμα είναι παρόμοιο με εκείνο των προδιαγραφών δραστηριοτήτων για εμπορικές δραστηριότητες. Διαθέτει αριθμό εντύπου του EASA (έντυπο 140 του EASA).

ARO.RAMP – Επιθεωρήσεις στους χώρους στάθμευσης αεροσκαφών των αερομεταφορέων που τελούν υπό την κανονιστική επιτήρηση άλλου κράτους

116. Το τμήμα RAMP έχει εφαρμογή στις αρμόδιες αρχές όταν διενεργούν επιθεωρήσεις στους χώρους στάθμευσης αεροσκαφών χρησιμοποιούμενων από αερομεταφορείς τρίτων χωρών ή από αερομεταφορείς της Ευρωπαϊκής Ένωσης που τελούν υπό την κανονιστική επιτήρηση άλλου κράτους μέλους . Ορίζει το ετήσιο ποσοστό επιθεωρήσεων στους χώρους στάθμευσης αεροσκαφών που προσγειώνονται στα αεροδρόμια του κράτους μέλους, τις προϋποθέσεις για τη διενέργεια από τον Οργανισμό επιθεωρήσεων στους χώρους στάθμευσης, κριτήρια για την ιεράρχηση των επιθεωρήσεων στους χώρους στάθμευσης, τα προσόντα των επιθεωρητών των χώρων στάθμευσης, την έγκριση φορέων εκπαίδευσης, τη διενέργεια επιθεωρήσεων στους χώρους στάθμευσης, την ταξινόμηση των πορισμάτων και τις ενέργειες παρακολούθησης, την απαγόρευση απογείωσης αεροσκαφών και τις συντονιστικές δραστηριότητες του Οργανισμού.
117. Το εν λόγω τμήμα βασίζεται στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 216/2008, στην οδηγία 2004/36/ΕΚ («οδηγία SAFA»)²¹, στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 351/2008²² της Επιτροπής, στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 768/2006²³ της Επιτροπής και στην οδηγία 2008/49/ΕΚ²⁴.
118. Τα κύρια ζητήματα που αναφέρθηκαν σε αυτό το τμήμα ήταν το πεδίο εφαρμογής (παράγραφος ARO.RAMP.005), τα κριτήρια ιεράρχησης (παράγραφος ARO.RAMP.105), η διενέργεια επιθεωρήσεων στους χώρους στάθμευσης (παράγραφος ARO.RAMP.125), η κατηγοριοποίηση των πορισμάτων (παράγραφος ARO.RAMP.130), η απαγόρευση απογείωσης αεροσκαφών (παράγραφος ARO.RAMP.140) και το ελάχιστο ετήσιο ποσοστό (παράγραφος ARO.RAMP.100 στοιχείο γ) σημείο 1 και σχετικά αποδεκτά μέσα συμμόρφωσης).
119. **ARO.RAMP.005** «Πεδίο εφαρμογής»: ορισμένα κράτη μέλη εφαρμόζουν τη μεθοδολογία που καθορίστηκε στην οδηγία SAFA όταν διενεργούν επιθεωρήσεις στους χώρους στάθμευσης σε αεροσκάφη που χρησιμοποιούνται από αερομεταφορείς υπό την εποπτεία τους: πρόκειται για τους λεγόμενους «εγχώριους αερομεταφορείς». Άλλα κράτη μέλη ανέφεραν ότι ακολουθούν διαφορετική προσέγγιση όσον αφορά την επιτήρηση των εγχώριων αερομεταφορέων ή ότι εφαρμόζουν εν μέρει τη μεθοδολογία SAFA. Αυτά τα κράτη μέλη θεωρούν ότι η εφαρμογή του τμήματος ARO.RAMP στους εγχώριους αερομεταφορείς δεν είναι ούτε αναγκαία ούτε αναλογική και θα έχει αρνητική επίπτωση στους πόρους. Θεωρούν

²¹ Οδηγία 2004/36/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 21ης Απριλίου 2004 σχετικά με την ασφάλεια των αεροσκαφών τρίτων χωρών τα οποία χρησιμοποιούν κοινοτικούς αερολιμένες. *EE L 143 της 30.4.2004, σ. 76.*

²² Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 351/2008 της Επιτροπής της 16ης Απριλίου 2008 για την εφαρμογή της οδηγίας 2004/36/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου όσον αφορά την ιεράρχηση των επιθεωρήσεων διαδρόμου αεροσκαφών που χρησιμοποιούν κοινοτικούς αερολιμένες. *EE L 109 της 19.4.2008, σ. 7.*

²³ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 768/2006 της 19ης Μαΐου 2006 για την εφαρμογή της οδηγίας 2004/36/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου όσον αφορά τη συλλογή και την ανταλλαγή πληροφοριών σχετικά με την ασφάλεια των αεροσκαφών τα οποία χρησιμοποιούν κοινοτικούς αερολιμένες και τη διαχείριση του συστήματος πληροφοριών. *EE L 134 της 20.5.2006, σ. 16.*

²⁴ Οδηγία 2008/49/ΕΚ της Επιτροπής, της 16ης Απριλίου 2008, για την τροποποίηση του παραρτήματος ΙΙ της οδηγίας 2004/36/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με τα κριτήρια για τη διενέργεια επιθεωρήσεων διαδρόμου σε αεροσκάφη τρίτων χωρών που χρησιμοποιούν κοινοτικούς αερολιμένες. *EE L 109 της 19.4.2008, σ. 17.*

ότι οι επιθεωρήσεις πρέπει να επικεντρώνονται σε «ελέγχους συστημάτων» αντί για «ελέγχους παραγόμενων στοιχείων», οι οποίοι θεωρούνται λιγότερο αποτελεσματικοί. Σε κάποιες παρατηρήσεις αναφέρθηκε ότι το πεδίο εφαρμογής αυτού του τμήματος θα πρέπει να περιοριστεί μόνο στη SAFA.

120. Σύμφωνα με την οδηγία SAFA δίνεται εντολή στα κράτη μέλη να επιθεωρούν αεροσκάφη τρίτων χωρών για τα οποία υπάρχει υποψία μη συμμόρφωσης προς διεθνή πρότυπα ασφάλειας. Επιτρέπει τη διενέργεια επιθεωρήσεων επιτόπιων ελέγχων (λ.χ. επιθεωρήσεις που διενεργούνται απουσία κάθε υποψίας) και επιβεβαιώνει το δικαίωμα των κρατών μελών να διενεργούν άλλες επιθεωρήσεις στους χώρους στάθμευσης (λ.χ. σε αεροσκάφη νηολογημένα σε κάποιο κράτος μέλος). Η έννοια των επιθεωρήσεων στους χώρους στάθμευσης σε ξένα αεροσκάφη εγκρίθηκε από την 36^η συνέλευση του ICAO και στη συνέχεια τροποποιήθηκε το παράρτημα 6 ώστε να δοθεί η εντολή στα συμβαλλόμενα κράτη να θεσπίσουν ένα πρόγραμμα με διαδικασίες για την εποπτεία των δραστηριοτήτων στο έδαφός τους που πραγματοποιεί ξένος αερομεταφορέας και για την λήψη των κατάλληλων μέτρων, όταν απαιτείται, για τη διατήρηση της ασφάλειας. Το εγχειρίδιο διαδικασιών για την επιθεώρηση, πιστοποίηση και διαρκή εποπτεία δραστηριοτήτων του ICAO (ICAO Manual of Procedures for Operations Inspection, Certification and Continued Surveillance) (έγγραφο 8335) περιέχει καθοδήγηση για τη διενέργεια επιθεωρήσεων στους χώρους στάθμευσης σε ξένους αερομεταφορείς, εξομοιώνοντας σε μεγάλο βαθμό τις διαδικασίες που εφαρμόζονται στο πρόγραμμα SAFA της Ευρωπαϊκής Ένωσης.
121. Επί του παρόντος, ποσοστό ελάχιστα μεγαλύτερο του 50 % των επιθεωρήσεων στους χώρους στάθμευσης διενεργούνται σε αεροσκάφη που εκμεταλλεύονται αερομεταφορείς της Ευρωπαϊκής Ένωσης [παρότι θεωρείται ότι η κυκλοφορία είναι στο μεγαλύτερο μέρος της ενδοκοινοτική κυκλοφορία, το ποσοστό επιθεωρήσεων (επιθεωρήσεις/αριθμός προσγειώσεων) είναι κατά πολύ υψηλότερο για τους αερομεταφορείς τρίτων χωρών]. Οι επιθεωρήσεις διενεργούνται με βάση τα πρότυπα του ICAO για αεροσκάφη της Ευρωπαϊκής Ένωσης και τρίτων χωρών. Παρότι από τις επιθεωρήσεις στους αερομεταφορείς της Ευρωπαϊκής Ένωσης προκύπτουν συνολικά λιγότερα πορίσματα συγκριτικά με άλλες περιοχές του κόσμου, ωστόσο εξακολουθούν να εντοπίζονται σοβαρές περιπτώσεις μη συμμόρφωσης εκ μέρους ενός αριθμού αερομεταφορέων της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Κατόπιν τακτικής ανάλυσης εκ μέρους του EASA, τα στοιχεία αυτά διαβιβάζονται στις αντίστοιχες εθνικές αεροπορικές αρχές διασφαλίζοντας την επιτήρηση, οι οποίες πολλές φορές έχουν αποφασίσει τη διενέργεια περαιτέρω, διεξοδικότερων επιθεωρήσεων και ελέγχων που σε πολλές περιπτώσεις έχουν οδηγήσει στον περιορισμό, την αναστολή και ανάκληση πιστοποιητικών αερομεταφορέα.
122. Η συλλογή δεδομένων μέσω των επιθεωρήσεων στους χώρους στάθμευσης, η οποία αποτελεί ένα πρόγραμμα δειγματοληψίας προϊόντων από κάτω προς τα πάνω, συμπληρώνει και συνδυάζεται καλά με άλλα προγράμματα από πάνω προς τα κάτω, όπως είναι τα τακτικά προγράμματα επιτήρησης ή το πρόγραμμα τυποποίησης του EASA. Λαμβάνοντας υπόψη την πρωτοβουλία για τη σταδιακή μεταβολή των δραστηριοτήτων επιτήρησης από «πρωτεύουσα» σε «υπό συνθήκες» μέσω της εισαγωγής μιας προσέγγισης βάσει κινδύνων, είναι συνεπώς πολύ σημαντικό να υπάρχουν διαθέσιμα μέσα για τη μέτρηση και την παρακολούθηση του κινδύνου. Οι επιθεωρήσεις στους χώρους στάθμευσης έχουν αποδειχτεί καλό εργαλείο για τη

συλλογή στοιχείων για την ασφάλεια και συνεπώς συμβάλλουν προς μια κατάλληλη επιτήρηση βάσει κινδύνων.

123. Οι αρχές κοινής επιτήρησης καθορίζονται σαφώς στο άρθρο 10 του βασικού κανονισμού το οποίο προβλέπει ότι:
- τα κράτη μέλη και ο Οργανισμός συνεργάζονται για να εξασφαλίζουν τη συμμόρφωση προς τους ισχύοντες κανονισμούς της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την ασφάλεια·
 - τα κράτη μέλη, εκτός από τις εθνικές ευθύνες επιτήρησης που διαθέτουν, διενεργούν επιθεωρήσεις στους χώρους στάθμευσης·
 - θεσπίζονται μέτρα που καθορίζουν «τις προϋποθέσεις για τη διενέργεια επιθεωρήσεων στους χώρους στάθμευσης, συμπεριλαμβανομένων των συστηματικών επιθεωρήσεων».
124. Λαμβάνοντας υπόψη τα παραπάνω και ότι τα περισσότερα πρότυπα και οι συνιστώμενες πρακτικές του ICAO έχουν υλοποιηθεί στη νομοθεσία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, είναι, συνεπώς, προφανές ότι οι επιθεωρήσεις σε αεροσκάφη που χρησιμοποιούνται από αερομεταφορείς της Ευρωπαϊκής Ένωσης πρέπει να εξακολουθήσουν και ότι αυτές οι επιθεωρήσεις πρέπει να διενεργούνται βάσει προτύπων της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Ο Οργανισμός φρονεί ότι το πρόγραμμα αξιολόγησης της ασφάλειας των κοινοτικών αεροσκαφών (SACA), εφόσον εφαρμοστεί σωστά, μπορεί να αποτελέσει εργαλείο για την επιτήρηση των εγχώριων αερομεταφορέων. Κατά συνέπεια ο Οργανισμός αποφάσισε να μην αλλάξει το πεδίο εφαρμογής αυτής της ενότητας.
125. **ARO.RAMP.100** «Γενικά»: το στοιχείο α) ευθυγραμμίστηκε με την παράγραφο ARO.GEN.305 «Πρόγραμμα επιτήρησης». Συνεπώς, διαγράφηκε η αναφορά στη «διαδικασία επιτόπιων ελέγχων». Σύμφωνα με την παράγραφο ARO.GEN.305 απαιτείται από τις αρμόδιες αρχές να θεσπίσουν ένα πρόγραμμα επιτήρησης το οποίο θα βασίζεται σε προηγούμενες δραστηριότητες επιτήρησης και σε αξιολόγηση κινδύνων. Κατά συνέπεια ο Οργανισμός θεωρεί ότι ο στόχος του διαγεγραμμένου μέρους της παραγράφου καλύπτεται επαρκώς στην παράγραφο ARO.GEN.305.
126. Το στοιχείο β) διαγράφηκε γιατί η αξιολόγηση της ασφάλειας των εθνικών αεροσκαφών (SANA) εξαιρείται από το πεδίο εφαρμογής αυτού του τμήματος. Ένα νέο στοιχείο β) ευθυγραμμίστηκε με το στοιχείο α). Το ετήσιο πρόγραμμα θα αποτελεί μέρος του προγράμματος επιτήρησης που αναφέρεται στην παράγραφο ARO.GEN.305.
127. **«Ελάχιστο ετήσιο ποσοστό»:** Ο αριθμός των επιθεωρήσεων SAFA που διενεργούν τα κράτη μέλη σε ετήσια βάση ποικίλλει δραματικά, όχι μόνο σε απόλυτα αριθμητικά στοιχεία αλλά επίσης όταν λαμβάνονται υπόψη ο αριθμός των ξένων αερομεταφορέων (της Ευρωπαϊκής Ένωσης και τρίτων χωρών) που προσγειώνονται στο έδαφός τους και ο όγκος των δραστηριοτήτων τους.
128. Το άμεσο αποτέλεσμα αυτής της «ανισορροπίας» είναι η συλλογή περιορισμένων στοιχείων για τους αερομεταφορείς που δεν λειτουργούν στα πλέον ενεργά κράτη, γεγονός που επηρεάζει τη σπουδαιότητα κάθε μεταγενέστερης ανάλυσης.
129. Η έννοια του ελάχιστου εθνικού ποσοστού εισάχθηκε προκειμένου να διασφαλιστούν κοινοί κανόνες για τα κράτη μέλη μέσω της διασφάλισης συγκρίσιμων εισερχόμενων στοιχείων από κάθε ένα από αυτά. Στον τύπο για τον υπολογισμό του εθνικού ποσοστού λαμβάνονται υπόψη δύο συνιστώσες: (1) η πολυμορφία της ξένης κίνησης

(αριθμός αερομεταφορέων) και (2) ο όγκος των δραστηριοτήτων (αριθμός προσγειώσεων). Βάσει των παρατηρήσεων που ελήφθησαν κατά την περίοδο υποβολής παρατηρήσεων, ο τύπος αναθεωρήθηκε για την κατανομή διαφορετικής βαρύτητας στους αερομεταφορείς με περιορισμένο αριθμό προσγειώσεων (κάτω των 12) σε ένα συγκεκριμένο κράτος κατά τη διάρκεια ενός έτους. Επίσης βάσει των παρατηρήσεων που ελήφθησαν, ο τύπος αναθεωρήθηκε για τη διαφορετική αποτίμηση των επιθεωρήσεων λαμβάνοντας υπόψη παράγοντες κινδύνου (π.χ. ιεραρχημένα θέματα, μειωμένο ποσοστό δειγματοληψίας) και παράγοντες κόστους (απομακρυσμένες τοποθεσίες, ασυνήθιστα ωράρια). Παρότι δεν εκφράζεται ποσοτικά, στην εφαρμογή του τύπου πρέπει να λαμβάνονται υπόψη δύο στοιχεία: (1) η επίτευξη της ευρύτερης βάσεις δειγματοληψίας και (2) η αποφυγή των επαναλαμβανόμενων επιθεωρήσεων σε αερομεταφορείς για τους δεν είχαν προκύψει ανησυχίες ως προς την ασφάλεια από προηγούμενες επιθεωρήσεις. Στόχος του ελάχιστου ποσοστού δεν είναι να αυξήσει το συνολικό αριθμό των επιθεωρήσεων αλλά να επιτρέψει την καλύτερη κατανομή στα κράτη μέλη. Πράγματι, το συνολικό ποσοστό που θα προέκυπτε από την εφαρμογή του τύπου στην κυκλοφορία του 2009 και του 2010 θα ήταν χαμηλότερο από τον πραγματικό αριθμό επιθεωρήσεων που διενεργήθηκαν τα συγκεκριμένα έτη.

130. Τα στοιχεία που συλλέγονται μέσω των επιθεωρήσεων στους χώρους στάθμευσης θα υποστηρίζουν δύο νέες διαδικασίες: την εξουσιοδότηση αερομεταφορέων τρίτων χωρών και την κοινή επιτήρηση των αερομεταφορέων της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Είναι, συνεπώς, σημαντικό η συλλογή των στοιχείων να πραγματοποιείται κατά τρόπο συνεκτικό και ομοιόμορφο, προσφέροντας επαρκείς αξιόπιστες πληροφορίες για την υποστήριξη της επιτήρησης βάσει κινδύνων αυτών των δραστηριοτήτων.
131. Ο Οργανισμός θα αξιολογεί περιοδικά τα αποδεκτά μέσα συμμόρφωσης που περιέχουν τον τύπο για τον υπολογισμό του ετήσιου ποσοστού. Το κείμενο στο στοιχείο δ) τροποποιήθηκε ώστε να διασφαλίζεται ότι οι επιθεωρήσεις στους χώρους στάθμευσης που διενεργεί ο Οργανισμός πραγματοποιούνται σε συνεργασία με τα κράτη μέλη. Πραγματοποιήθηκαν κάποιες αλλαγές στο στοιχείο δ) σημεία 2 και 3 ώστε να καταστεί σαφέστερο πότε θα μπορεί ο Οργανισμός να διενεργεί μόνος του επιθεωρήσεις στους χώρους στάθμευσης.
132. **ARO.RAMP.105** «Κριτήρια θέσης προτεραιοτήτων»: σε ένα νέο στοιχείο γ) συμπεριλήφθηκε αναφορά στον κατάλογο ασφάλειας της Ευρωπαϊκής Ένωσης ώστε να καταστεί δυνατή η έναρξη της κατάρτισης ενός καταλόγου θέσης προτεραιοτήτων έπειτα από τη συνεδρίαση της Επιτροπής για την Ασφάλεια των Αερομεταφορών στο πλαίσιο του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2111/2005. Η τελευταία πρόταση στο στοιχείο β) σημείο 3 περίπτωση (i) μεταφέρθηκε στο υλικό καθοδήγησης. Η παράγραφος ARO.RAMP.105 στοιχείο β) σημείο 5 τροποποιήθηκε ώστε να εξασφαλίζεται η υποβολή σε επιθεωρήσεις προτεραιότητας των αεροσκαφών αερομεταφορέων τρίτων χωρών των οποίων η εξουσιοδότηση που έχει εκδώσει ο Οργανισμός είναι περιορισμένη ή έχει επανέλθει σε ισχύ έπειτα από αναστολή ή ανάκληση. Το στοιχείο γ) τροποποιήθηκε λαμβάνοντας υπόψη τις παρατηρήσεις ότι πρέπει να θεσπιστεί διαδικασία για την κατάρτιση καταλόγου προτεραιοτήτων.
133. Στην παράγραφο **ARO.RAMP.115** «Προσόντα επιθεωρητών χώρων στάθμευσης» τροποποιήθηκε ο τίτλος και συμπεριλήφθηκαν οι λέξεις «χώρων στάθμευσης». Στο στοιχείο δ) προστέθηκε η απαίτηση ο Οργανισμός να διατηρήσει τα καθορισμένα αναλυτικά προγράμματα εκπαίδευσης.

134. Τα ΕΑΠ **AMC1-AR.GEN.430 στοιχείο γ) σημεία 2 και 3** αναβαθμίστηκαν σε **ARO.RAMP.120**. Η οδηγία 2008/49/ΕΚ προβλέπει, μεταξύ άλλων, την αξιολόγηση των φορέων εκπαίδευσης τρίτου μέρους που παρέχουν εκπαίδευση στις επιθεωρήσεις στους χώρους στάθμευσης (λ.χ. φορείς που δεν αποτελούν μέρος κάποιας αρμόδιας αρχής). Τα κράτη μέλη τα οποία χρησιμοποιούν τις υπηρεσίες ενός τέτοιου φορέα έχουν την υποχρέωση να τον αξιολογήσουν. Ωστόσο, τα κράτη μέλη μπορούν να ζητήσουν από τον Οργανισμό να διενεργήσει για λογαριασμό τους τεχνική αξιολόγηση του φορέα εκπαίδευσης.
135. Τα κράτη μέλη και οι φορείς εκπαίδευσης τρίτου μέρους που παρέχουν εκπαίδευση στις επιθεωρήσεις στους χώρους στάθμευσης ανέφεραν ότι η τρέχουσα προσέγγιση είναι αναποτελεσματική και δημιουργεί δυσανάλογο διοικητικό και κανονιστικό φόρτο. Λαμβάνοντας υπόψη το μικρό αριθμό φορέων εκπαίδευσης τρίτου μέρους που λειτουργούν, η συγκέντρωση της τεχνικής αξιολόγησης σε επίπεδο Οργανισμού θα συμβάλει, συνεπώς, στη βελτίωση της διαδικασίας αξιολόγησης διατηρώντας παράλληλα το στόχο ασφάλειας για την παροχή εκπαίδευσης υψηλής ποιότητας. Συνεπώς, η ευρωπαϊκή συντονιστική ομάδα εμπειρογνομόνων SAFA (ESSG) και η Ευρωπαϊκή Επιτροπή ζήτησαν από τον Οργανισμό να αναβαθμίσει την παράγραφο AMC1-AR.GEN.430 στοιχείο γ) σημεία 2 και 3 σε εκτελεστικό κανόνα, όπως υλοποιήθηκε στην παρούσα γνώμη. Αυτή η διάταξη δημιουργεί μια νομική βάση για την προηγούμενη έγκριση ενός φορέα εκπαίδευσης και αναφέρει τις προϋποθέσεις που θα πληροί ο φορέας πριν από τη χορήγηση της εν λόγω έγκρισης. Αυτές οι προϋποθέσεις ορίζονται ήδη στο υλικό καθοδήγησης που συνέταξε και δημοσίευσε ο Οργανισμός σύμφωνα με την οδηγία 2008/49/ΕΚ και θα υποβληθούν εκ νέου σε αξιολόγηση στο πλαίσιο χωριστής διαδικασίας θέσπισης κανόνων για τη συμπλήρωση των εκτελεστικών κανόνων.
136. **ARO.RAMP.125** «Διενέργεια επιθεωρήσεων στους χώρους στάθμευσης»: το στοιχείο α) σχετικά με τη σύγκρουση συμφερόντων μεταφέρθηκε στο άρθρο 4 του κανονισμού (βλ. άρθρο 4 παράγραφος 4), επειδή ο Οργανισμός θεωρεί ότι θα πρέπει να έχει εφαρμογή σε επιθεωρητές σε όλους τους τομείς που καλύπτει το μέρος ARO. Η αναφορά στο προσάρτημα III (πλέον ως προσάρτημα VI του μέρους ARO) διαγράφηκε καθώς το συγκεκριμένο έντυπο θα χρησιμοποιείται μόνο από τον Οργανισμό. Η αρμόδια αρχή θα κάνει χρήση του τροποποιημένου εντύπου στο προσάρτημα V (έντυπο απόδειξης επιθεώρησης) το οποίο πλέον περιλαμβάνει επίσης την κατηγορία του πορίσματος.
137. Στην παράγραφο **ARO.RAMP.130** «Κατηγοριοποίηση των πορισμάτων»: τα πορίσματα επιπέδου 1 και 2 μετατράπηκαν σε πορίσματα κατηγορίας 1, 2 και 3. Εκφράστηκαν πολλές ανησυχίες σχετικά με την αλλαγή των πορισμάτων κατηγορίας 1 έως 3, όπως ορίζεται στην οδηγία SAFA, σε πορίσματα επιπέδου 1 και 2, τα οποία ορίζονται στην παράγραφο ARO.GEN.350. Αυτές οι ανησυχίες επαναλήφθηκαν στο τέλος της συνάντησης της ομάδας ad-hoc για τις «επιθεωρήσεις στους χώρους στάθμευσης», η οποία πραγματοποιήθηκε στην Κολωνία τον Ιούνιο του 2010. Οι κύριες αιτιολογίες που προέβλεψαν οι αρμόδιες αρχές για τη διατήρηση του τρέχοντος συστήματος ταξινόμησης είναι ότι η ταξινόμηση των πορισμάτων όπως ορίζεται στην οδηγία SAFA είναι καταλληλότερη στην περίπτωση ελέγχων προϊόντων, οι οποίοι αποτελούν «στιγμιότυπο» σε δεδομένη χρονική στιγμή, και συνεπώς αυτή η ταξινόμηση εξυπηρετεί καλύτερα το σκοπό των επιθεωρήσεων στους χώρους στάθμευσης. Ωστόσο, η γενική ταξινόμηση (επίπεδα 1 και 2) εφαρμόζεται στην περίπτωση ελέγχου συστήματος ή διαδικασίας. Οι αρμόδιες αρχές εξέφρασαν επίσης

τις ανησυχίες τους για την αλλαγή ενός καθιερωμένου συστήματος ταξινόμησης που έχει αποδειχτεί υπερεπαρκές.

138. Ο Οργανισμός φρονεί ότι για τον σκοπό των τρεχουσών επιθεωρήσεων SAFA είναι κατάλληλη η χρήση τριών κατηγοριών πορισμάτων. Ωστόσο, δεδομένου ότι το πεδίο εφαρμογής του τμήματος ARO.RAMP είναι ευρύτερο από εκείνο της οδηγίας SAFA (ισχύει επίσης για αεροσκάφη που χρησιμοποιούνται από αερομεταφορείς της Ευρωπαϊκής Ένωσης), σε συγκεκριμένες περιπτώσεις είναι αναγκαία η σύνδεση μεταξύ του αερομεταφορέα και του αεροσκάφους. Η εφαρμογή δύο διαφορετικών συστημάτων ταξινόμησης πορισμάτων (επίπεδα 1 και 2 για τον αερομεταφορέα και κατηγορίες 1, 2 και 3 για το αεροσκάφος) θα μπορούσε να δημιουργήσει αφενός δυσκολίες στις αρμόδιες αρχές και αφετέρου σύγχυση στους αερομεταφορείς.
139. Εντούτοις, είναι κατανοητό ότι το σύστημα SAFA, συμπεριλαμβανομένης της κατηγοριοποίησης των πορισμάτων, έχει αποδειχτεί ότι λειτουργεί. Επιπλέον, ο Οργανισμός επίσης θεωρεί ότι ο υπερβολικός αριθμός αλλαγών του συστήματος μπορεί παράλληλα να δημιουργήσει βαρύ φόρτο για τους πόρους τόσο των αρμόδιων αρχών όσο και των αερομεταφορέων. Συνεπώς, ο Οργανισμός αποφάσισε να εισάγει την ήδη υπάρχουσα κατηγοριοποίηση των πορισμάτων σε αυτό το τμήμα.
140. **ARO.RAMP.140** «Απαγόρευση απογείωσης αεροσκαφών»: προστέθηκε το στοιχείο δ) ώστε να αποσαφηνιστούν οι ενέργειες που πρέπει να πραγματοποιούνται για την άρση της απαγόρευσης απογείωσης των αεροσκαφών αν η περίπτωση μη συμμόρφωσης επηρεάζει την ισχύ του πιστοποιητικού αξιοπλοΐας, λαμβάνοντας υπόψη τις διαφορετικές αρχές που είναι υπεύθυνες για τη διαρκή επιτήρηση των αεροσκαφών. Το στοιχείο δ) σημείο 4 διαγράφηκε καθώς το μελλοντικό μέρος TCO δεν εξετάζει προς το παρόν αεροσκάφη «χωρίς διεθνή έγκριση ICAO» (συμπεριλαμβανομένων των προσωρινά μη αξιόπλων αεροσκαφών). Η εξουσιοδότηση αυτών των αεροσκαφών θα αποτελέσει αντικείμενο χωριστής διαδικασίας θέσπισης κανόνων.
141. **ARO.RAMP.145** «Υποβολή αναφορών»: το στοιχείο α) ευθυγραμμίστηκε με την παράγραφο ARO.RAMP.120 στοιχείο α). Στο στοιχείο β) η αναφορά στον Οργανισμό διαγράφηκε καθώς οι αναφερόμενες πληροφορίες πρέπει να συλλέγονται από τις αρμόδιες αρχές. Το στοιχείο γ) ευθυγραμμίστηκε με την παράγραφο ARO.RAMP.110 στοιχείο β). Ο όρος «οικειοθελής» διαγράφηκε από το στοιχείο δ) για την προστασία κάθε ατόμου που παρέχει πληροφορίες και συνεπώς για την ενθάρρυνση της αποκάλυψης πληροφοριών σχετικών με την ασφάλεια.
142. Από το **προσάρτημα IV του μέρους ARO «Τυποποιημένο έντυπο έκθεσης»** διαγράφηκαν το όνομα και η υπογραφή του εθνικού συντονιστή, γιατί τα στοιχεία θα εισαχθούν στην κεντρική βάση δεδομένων που αναφέρεται στην παράγραφο ARO.RAMP.150 στοιχείο β) σημείο 2.
143. **Προσάρτημα V «Έντυπο απόδειξης επιθεώρησης στους χώρους στάθμευσης» και προσάρτημα VI «Έκθεση επιθεώρησης στους χώρους στάθμευσης»:** τα υποδείγματα τροποποιήθηκαν ελαφρώς για λόγους σαφήνειας και συμβατότητας με τις αλλαγές στην ορολογία ή στα αντίστοιχα μέρη της παρούσας γνώμης. Κάθε έντυπο έλαβε αριθμό εντύπου του EASA.

IV. Ανασκόπηση των διαφορών

144. Στους ακόλουθους πίνακες παρουσιάζονται οι διαφορές μεταξύ του μέρους ARO και του κανονισμού EU-OPS / της JAR-OPS 3. Σημαντικές διαφορές μεταξύ του μέρους ORO και του κανονισμού EU-OPS / της JAR-OPS 3 παρατίθενται στο επεξηγηματικό υπόμνημα του μέρους ORO.

Διαφορές με τον κανονισμό EU-OPS / την JAR-OPS 3

| Αναφορά EU-OPS/JAR-OPS3 | Αναφορά EASA-EE | Περιγραφή διαφοράς | Αιτιολογία |
|---|------------------------|---|---|
| 1./3.035 Σύστημα ποιότητας στοιχείο γ) | ARO.GEN.310 | Διευθυντής ποιοτικού ελέγχου: Σύμφωνα με το μέρος ORO, η έννοια του «αποδεκτού από την αρμόδια αρχή» για τους διορισμένους κατόχους της θέσης αυτής (πλέον καλούμενοι τα «διορισμένα πρόσωπα») περιλαμβάνεται στην έγκριση του αερομεταφορέα και στη διαχείριση αλλαγών στα διορισμένα πρόσωπα, όπως περιγράφεται στο AMC1-ARO.GEN.330 «Αλλαγές-φορείς» | Θεωρείται ότι παρέχει ισοδύναμο επίπεδο ελέγχου. |
| 1.165 στοιχείο β) σημείο 2 περίπτωση (i) και στοιχείο γ) σημείο 1 περίπτωση (i) Μίσθωση | Δεν εφαρμόζεται | Δεν υφίσταται απαίτηση για την επιβολή προϋποθέσεων στη μισθωτήρια σύμβαση οι οποίες αποτελούν μέρος αυτής της έγκρισης | Η αναφορά στο ότι «κάθε όρος που αποτελεί μέρος της έγκρισης αυτής πρέπει να περιλαμβάνεται στη μισθωτήρια σύμβαση» δεν κρίνεται αναγκαία γιατί δεν επιτρέπεται στα κράτη μέλη να επιβάλλουν επιπρόσθετες προϋποθέσεις σχετικές με την ασφάλεια στη μισθωτήρια σύμβαση. |

Διαφορές από το παράρτημα 6 του ICAO για το μέρος ARO

145. Στον ακόλουθο πίνακα παρουσιάζεται ανασκόπηση των προτύπων του παραρτήματος 6 του ICAO στο μέρος I και στο μέρος III ενότητες 1 και 2 εντός του πεδίου εφαρμογής της παρούσας γνώμης²⁵, τα οποία θεωρείται είτε ότι δεν μεταφέρονται είτε ότι μεταφέρονται κατά τρόπο που δεν ευθυγραμμίζεται με τα αντίστοιχα πρότυπα του παραρτήματος 6 του ICAO.

²⁵ Ιδιαίτερος τα πρότυπα του ICAO σχετικά με τη συντήρηση και τον έλεγχο του αερομεταφορέα για τη συντήρηση δεν εξετάζονται εδώ.

| Αναφορά παραρτήματος 6 μέρος I/III | Αναφορά EASA-ΕΕ | Περιγραφή διαφοράς |
|--|-----------------|---|
| Μέρος I - 3.3.1 Μέρος III – 1.3.1 Τα κράτη θα θεσπίσουν ένα κρατικό πρόγραμμα ασφάλειας για την επίτευξη ενός αποδεκτού επιπέδου ασφάλειας στην πολιτική αεροπορία | Δεν εφαρμόζεται | Δεν αφορά τις αεροπορικές δραστηριότητες. Δεν μπορεί να μεταφερθεί στον κανονισμό για τις αεροπορικές δραστηριότητες. |
| Μέρος I - 3.3.1 Μέρος III – 1.3.2 Το αποδεκτό επίπεδο ασφάλειας που θα επιτευχθεί θα καθοριστεί από το κράτος. | Δεν εφαρμόζεται | |

V. Κατάλογος προτεινόμενων διαδικασιών θέσπισης κανόνων

146. Στον πίνακα που ακολουθεί παρουσιάζεται ανασκόπηση των προτεινόμενων διαδικασιών θέσπισης κανόνων που αφορούν το μέρος ARO. Όσον αφορά το τμήμα GEN, αυτές επικεντρώνονται κυρίως στα ακόλουθα ζητήματα:

- a. κατόπιν διαβούλευσης με τις ομάδες αναθεώρησης OPS προτάθηκε η συμπλήρωση του υλικού των αποδεκτών μέσων συμμόρφωσης στις ενότητες 2 και 3 του μέρους ARO με επιπρόσθετες διατάξεις για το προσωπικό της αρμόδιας αρχής που ενέχεται στην επιτήρηση των κατόχων πιστοποιητικού αερομεταφορέα καθώς και για την αρχική πιστοποίηση και την επιτήρηση των κατόχων πιστοποιητικού αερομεταφορέα ενσωματώνοντας σχετικές ενότητες από τις κοινές διαδικασίες εφαρμογής και το εγχειρίδιο διαδικασιών για την επιθεώρηση, πιστοποίηση και διαρκή εποπτεία δραστηριοτήτων του ICAO (ICAO Manual of Procedures for Operations Inspection, Certification and Continued Surveillance) (έγγραφο 8335).
- b. οι διατάξεις που αφορούν τις αρχές και τους φορείς και εξετάζουν την αξιολόγηση κινδύνων, τη διαχείριση της ασφάλειας και τα κρατικά προγράμματα ασφάλειας θα υποβληθούν σε περαιτέρω επεξεργασία παράλληλα με την υλοποίηση του ΕΠΑΑ και κατόπιν της δημοσίευσης του νέου παραρτήματος 19 του ICAO σχετικά με τα πρότυπα και τις συνιστώμενες πρακτικές διαχείρισης της ασφάλειας.

| Μέρος, αναφορά στους κανόνες | Πεδίο εφαρμογής | Αναφορά στο πρόγραμμα δραστηριοτήτων θέσπισης κανόνων |
|------------------------------|---|---|
| ARO.GEN.310 στοιχείο β) | Δημιουργία αποδεκτού μέσου συμμόρφωσης που καθορίζει τον τύπο των πληροφοριών που θα παρέχονται στον Οργανισμό. Αυτό συνήθως θα πρέπει να περιλαμβάνει όλα τα ζητήματα ασφάλειας που σχετίζονται με το σχεδιασμό, ζητήματα σχετικά με τα δεδομένα λειτουργικής καταλληλότητας, καθώς και ζητήματα που αφορούν συγκεκριμένους τομείς που σύμφωνα με τον Οργανισμό αποτελούν λόγο ανησυχίας για την ασφάλεια. | MDM.095 a + β |

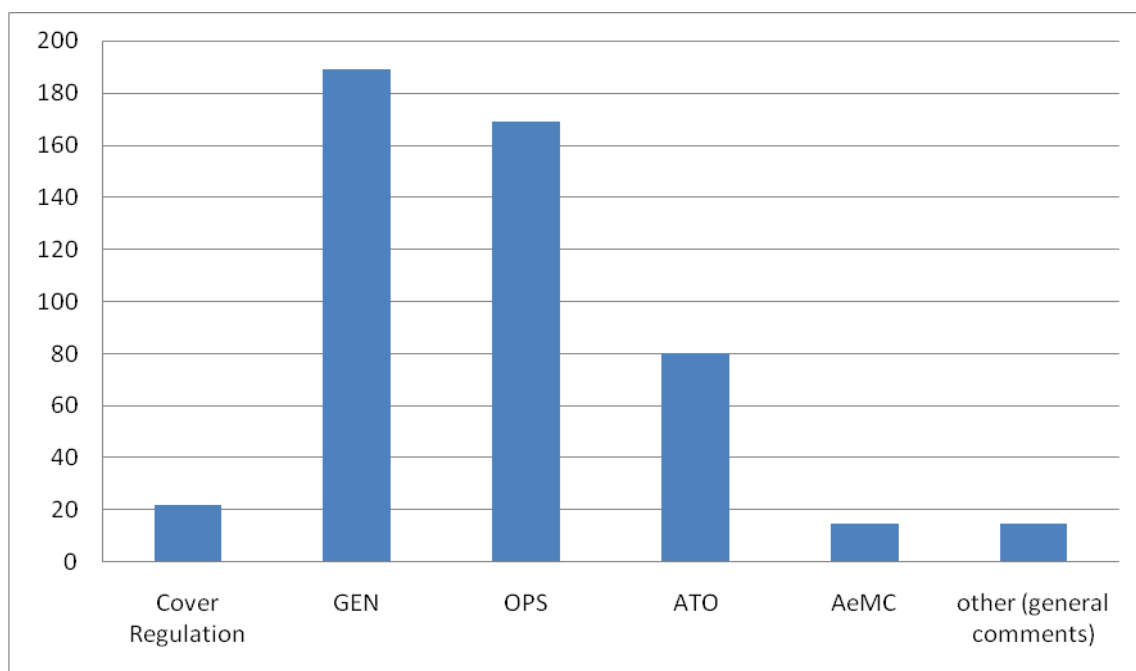
| Μέρος, αναφορά στους κανόνες | Πεδίο εφαρμογής | Αναφορά στο πρόγραμμα δραστηριοτήτων θέσπισης κανόνων |
|---|--|--|
| ARO.GEN.200 στοιχείο α) σημείο 2 | Συμπερίληψη επιπρόσθετων αποδεκτών μέσων συμμόρφωσης και υλικού καθοδήγησης σχετικά με τα προσόντα και την εκπαίδευση των επιθεωρητών για την επιτήρηση των κατόχων πιστοποιητικού αερομεταφορέα. | OPS.005 α, β |
| ARO.GEN.200 στοιχείο α) σημείο 4 | Συμπερίληψη επιπρόσθετης καθοδήγησης σχετικά με τη θέσπιση μιας διαδικασίας αξιολόγησης των κινδύνων για την ασφάλεια, συμπεριλαμβανομένου του προσδιορισμού και της χρήσης βασικών στοιχείων κινδύνου, λαμβάνοντας υπόψη τη θέσπιση του και την απαίτηση για ένα σχέδιο για την ασφάλεια(άρθρο 3 του κανονισμού). | MDM.095 α + β |
| ARO.GEN.300 ARO.GEN.305 ARO.GEN.310 | Συμπερίληψη επιπρόσθετων αποδεκτών μέσων συμμόρφωσης και υλικού καθοδήγησης για τον έλεγχο της συμμόρφωσης των κατόχων πιστοποιητικού αερομεταφορέα κατά την αρχική πιστοποίηση, καθώς και για τη διαρκή επιτήρησή τους. | OPS.005 α, β |
| ARO.OPS | Εξέταση, σε χωριστή διαδικασία θέσπισης κανόνων, της ACJ OPS.1.165 σχετικά με την καθοδήγηση για την αρμόδια αρχή και το μισθωτή όσον αφορά τις βραχυπρόθεσμες μισθώσεις. | OPS.005 α, β |
| ARO.RAMP | Ανάπτυξη ενός σφαιρικού συστήματος διαδικασιών που διασφαλίζουν την εναρμονισμένη διενέργεια επιθεωρήσεων στους χώρους στάθμευσης σύμφωνα με το τμήμα ARO.RAMP μεταφέροντας το υπάρχον υλικό καθοδήγησης του EASA για τη SAFA το οποίο αφορά τα προσόντα των επιθεωρητών των χώρων στάθμευσης, τις προϋποθέσεις για τους φορείς εκπαίδευσης και τις διαδικασίες των επιθεωρήσεων στους χώρους στάθμευσης, καθώς και συμπληρώνοντάς το με τα μέρη που απαιτούνται λόγω της εισαγωγής των νέων απαιτήσεων, συγκεκριμένα εκείνων που αφορούν τις επιθεωρήσεις στους χώρους στάθμευσης που διενεργούνται για αερομεταφορείς που έχουν πιστοποιηθεί σε κράτος μέλος του EASA. | OPS.087 |

Παράρτημα III- Μέρος ORO**I. Γενικά**

147. Το μέρος ORO, όπως προτείνεται στην παρούσα γνώμη αποτελείται από οκτώ τμήματα τα οποία υποδιαιρούνται περαιτέρω σε ενότητες που περιέχουν γενικές απαιτήσεις και απαιτήσεις σχετικές με τις αεροπορικές δραστηριότητες:
148. Το μέρος ORO τμήμα GEN, γενικές απαιτήσεις, συμπληρώνεται από:
- το μέρος ORO τμήμα AOC, ειδικές απαιτήσεις που αφορούν την πιστοποίηση αερομεταφορέων·
 - το μέρος ORO τμήμα DEC, ειδικές απαιτήσεις που αφορούν τους φορείς εκμετάλλευσης που υποχρεούνται να δηλώνουν τη δραστηριότητά τους·
 - το μέρος ORO τμήμα MLR, ειδικές απαιτήσεις που αφορούν εγχειρίδια, μητρώα και αρχεία·
 - το μέρος ORO τμήμα SEC, ειδικές απαιτήσεις που αφορούν την ασφάλεια·
 - το μέρος ORO τμήμα FC, ειδικές απαιτήσεις που αφορούν το πλήρωμα πτήσης·
 - το μέρος ORO τμήμα CC, ειδικές απαιτήσεις που αφορούν το πλήρωμα θαλάμου επιβατών·
 - το μέρος ORO τμήμα TC, ειδικές απαιτήσεις που αφορούν το τεχνικό προσωπικό σε δραστηριότητες HEMS, HHO ή NVIS.
149. Το μέρος ORO τμήμα GEN, όπως αυτό προτείνεται στην παρούσα γνώμη περιλαμβάνει δύο ενότητες:
- Ενότητα 1 Γενικά
 - Ενότητα 2 Σύστημα διαχείρισης.
150. Οι απαιτήσεις του τμήματος GEN του μέρους ORO βασίζονται στις βασικές συστάσεις COrA και στα πρότυπα του ICAO σχετικά με τα ΣΔΑ. Συμπληρώνουν τις απαιτήσεις που αφορούν τις αρχές σχετικά με τις προϋποθέσεις για την έκδοση, τη διατήρηση, την τροποποίηση, τον περιορισμό, την αναστολή και την ανάκληση πιστοποιητικών και εγκρίσεων.
151. Το κείμενο που προτείνεται στην παρούσα γνώμη αντανακλά τις αλλαγές που πραγματοποιήθηκαν στην αρχική πρόταση του Οργανισμού (όπως δημοσιεύτηκε στις ΕΠΤ 2008-22c και 2009-02c), καθώς περαιτέρω αλλαγές που εισήχθησαν έπειτα από την ανάλυση και αξιολόγηση των αντιδράσεων που διατυπώθηκαν επί του ΕΑΠ.

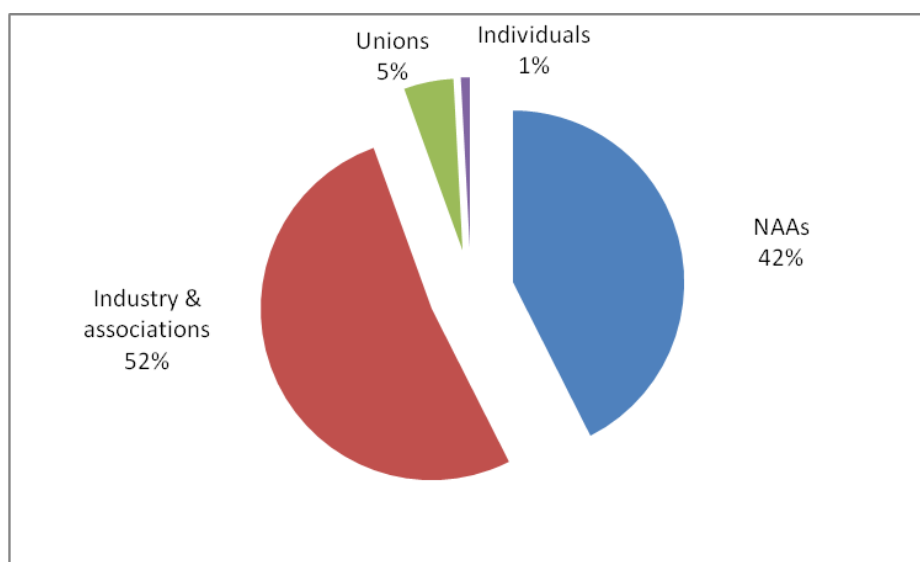
II. Διαβούλευση

152. Η επεξηγηματική σημείωση του μέρους ARO περιέχει γενικές πληροφορίες σχετικά με τις αντιδράσεις που εκφράστηκαν σχετικά με τα ΕΑΠ για το μέρος AR και το μέρος OR. Στον πίνακα που ακολουθεί παρουσιάζεται η κατανομή των 490 αντιδράσεων που ελήφθησαν για το μέρος OR (ΕΑΠ 2008-22c και 2009-02c), το ένα τρίτο των οποίων αφορούσε τα ΑΜΣ και τα ΥΚ και τα δύο τρίτα τους εκτελεστικούς κανόνες.



Εικόνα 6: Αντιδράσεις στο μέρος OR – κατανομή

153. Παρακάτω παρέχεται μια ένδειξη της προέλευσης των αντιδράσεων. Λαμβάνοντας υπόψη ότι οι αντιδράσεις που προέρχονται από ενώσεις του κλάδου αποστέλλονται συνήθως για λογαριασμό των μελών τους, μπορεί να υποθεθεί ότι στην εν λόγω γραφική παράσταση το γενικό μερίδιο του κλάδου δεν εκπροσωπείται επαρκώς.



Εικόνα 7: Αντιδράσεις στο μέρος OR – προέλευση

154. Τα κύρια ζητήματα που τέθηκαν στις αντιδράσεις στο ΕΑΠ εξετάζονται στις παραγράφους που ακολουθούν.

III. Πεδίο εφαρμογής και εφαρμοσιμότητα

155. Το μέρος ORO, όπως προτείνεται με την παρούσα γνώμη, ισχύει για την έγκριση ή/και τη συνεχή επιτήρηση των αερομεταφορέων που διεξάγουν μη εμπορικές δραστηριότητες με σύνθετα μηχανοκίνητα αεροσκάφη ή εμπορικές δραστηριότητες. Στην αναθεωρημένη δομή για τον κανονισμό σχετικά με τις αεροπορικές δραστηριότητες, οι απαιτήσεις οργάνωσης που αφορούν τους φορείς για τις αεροπορικές δραστηριότητες (μέρος ORO) αποτελούν ειδικό παράρτημα που περιέχει όλους τους κανόνες που ισχύουν για τις μη εμπορικές δραστηριότητες με σύνθετα μηχανοκίνητα αεροσκάφη ή τις εμπορικές δραστηριότητες. Κατ' αυτόν τον τρόπο θα εξασφαλιστεί ότι στο τέλος της διαδικασίας θέσπισης οι κανόνες θα είναι ακριβείς και συνεκτικοί για όλους τους τύπους αεροπορικών δραστηριοτήτων (εμπορικές αερομεταφορές και μη εμπορικές δραστηριότητες). Ως εκ τούτου, έχει διατηρηθεί η επιμέρους δομή του μέρους ORO, παρότι αρχικά αυτό μπορεί να μη φαίνεται απαραίτητο από τη σκοπιά των εμπορικών αερομεταφορών μόνο.
156. Τονίζεται ότι κάθε απαίτηση που αφορά τους φορείς στο μέρος ORO και προορίζεται ώστε να ισχύει για δραστηριότητες πλην των εμπορικών αερομεταφορών, θα παραμείνει σε εκκρεμότητα έως την έγκριση των γνωμών που περιλαμβάνουν τις σχετικές τεχνικές απαιτήσεις (π.χ. μέρη NCC και NCO).
157. Το τμήμα GEN του μέρους ORO είναι ευθυγραμμισμένο με το τμήμα GEN των απαιτήσεων που αφορούν τους φορείς σχετικά με τα πληρώματα πτήσης (μέρος ORA), με δύο εξαιρέσεις:
- οι διατάξεις σχετικά με τη δήλωση περιλαμβάνονται μόνο στους κανόνες για τις αεροπορικές δραστηριότητες και
 - προκειμένου να διασφαλιστεί η συνεκτικότητα με το μέρος CAT και το μέρος SPA, ο όρος «φορέας» αντικαθίσταται από τον όρο «αερομεταφορέας» στο μέρος ORO.
158. Η ενότητα 1 του τμήματος GEN του μέρους ORO συμπληρώνει τις απαιτήσεις του μέρους ARO σχετικά με την έκδοση, τη διατήρηση, την τροποποίηση, τον περιορισμό, την αναστολή και την ανάκληση πιστοποιητικών και εγκρίσεων. Η ενότητα 2 του τμήματος GEN του μέρους ORO ορίζει κοινές απαιτήσεις για τα συστήματα διαχείρισης, οι οποίες περιλαμβάνουν την παρακολούθηση της συμμόρφωσης και τη διαχείριση της ασφάλειας.
159. Επιπλέον, το μέρος ORO τμήμα GEN περιλαμβάνει πλέον τις διατάξεις για τις ευθύνες των αερομεταφορέων που πριν συμπεριλαμβάνονταν στο μέρος OR τμήμα OPS ενότητα GEN (OR.OPS.GEN). Οι υπόλοιπες ενότητες του πρώην μέρους OR τμήμα OPS συμπεριλαμβάνονται πλέον ως ξεχωριστά τμήματα. Στο μέλλον, αυτές θα συμπληρωθούν με ένα νέο τμήμα σχετικά με τους περιορισμούς χρόνου πτήσης (τμήμα FTL).

Εικόνα 8: Παράρτημα III του μέρους ORO

160. Με ελάχιστες εξαιρέσεις, η αρίθμηση (τρία τελευταία ψηφία) των διατάξεων του πρώην μέρους OR παραμένει αμετάβλητη. Στον ακόλουθο πίνακα παραπομπής παρουσιάζονται οι αναφορές κανόνων σύμφωνα με το ΕΑΠ και σύμφωνα με την παρούσα γνώμη, με τη σειρά που χρησιμοποιείται στη γνώμη:

| Αναφορά κανόνα στο ΕΑΠ | Τίτλος κανόνα στο ΕΑΠ | Αναφορά κανόνα στη γνώμη | Τίτλος κανόνα στη γνώμη |
|------------------------|---|--------------------------|---|
| OR.GEN | Γενικές απαιτήσεις | ORO.GEN | Μέρος ORO τμήμα Γενικές απαιτήσεις |
| --- | --- | ORO.GEN.100 | Πεδίο εφαρμογής |
| OR.GEN.105 | Αρμόδια αρχή | ORO.GEN.105 | Αρμόδια αρχή |
| --- | --- | ORO.GEN.110 | Ευθύνες των αερομεταφορέων |
| OR.GEN.115 | Αίτηση για τη χορήγηση πιστοποιητικού φορέα | ORO.GEN.115 | Αίτηση για τη χορήγηση πιστοποιητικού αερομεταφορέα |
| OR.GEN.120 | Μέσα συμμόρφωσης | ORO.GEN.120 | Μέσα συμμόρφωσης |
| OR.GEN.125 | Όροι έγκρισης και δικαιώματα φορέα | ORO.GEN.125 | Όροι έγκρισης και δικαιώματα αερομεταφορέα |
| OR.GEN.130 | Αλλαγές σε φορείς που υπόκεινται σε κοινοποίηση | ORO.GEN.130 | Αλλαγές |
| OR.GEN.135 | Συνεχιζόμενη ισχύς | ORO.GEN.135 | Συνεχιζόμενη ισχύς |
| OR.GEN.140 | Δικαίωμα πρόσβασης | ORO.GEN.140 | Δικαίωμα πρόσβασης |
| OR.GEN.145 | Δήλωση | --- | (τώρα σε ξεχωριστό τμήμα ORO.DEC) |
| OR.GEN.150 | Πορίσματα | ORO.GEN.150 | Πορίσματα |
| OR.GEN.155 | Άμεση αντίδραση σε πρόβλημα ασφάλειας | ORO.GEN.155 | Άμεση αντίδραση σε πρόβλημα ασφάλειας |
| OR.GEN.160 | Αναφορά περιστατικών | ORO.GEN.160 | Αναφορά περιστατικών |
| OR.GEN.200 | Σύστημα διαχείρισης | ORO.GEN.200 | Σύστημα διαχείρισης |
| OR.GEN.205 | Ανάθεση με σύμβαση και προμήθειες | ORO.GEN.205 | Δραστηριότητες που ανατίθενται με σύμβαση |
| OR.GEN.210 | Απαιτήσεις που αφορούν το προσωπικό | ORO.GEN.210 | Απαιτήσεις που αφορούν το προσωπικό |
| OR.GEN.215 | Απαιτήσεις που αφορούν τις εγκαταστάσεις | ORO.GEN.215 | Απαιτήσεις που αφορούν τις εγκαταστάσεις |
| OR.GEN.220 | Τήρηση αρχείων | ORO.GEN.220 | Τήρηση αρχείων |
| OR.OPS | Μέρος OR τμήμα OPS Αεροπορικές δραστηριότητες | --- | (όλες οι ενότητες συμπεριλαμβάνονται ως τμήματα) |
| OR.OPS.GEN | Ενότητα: Γενικές απαιτήσεις | --- | --- |
| OR.OPS.GEN.100 | Πεδίο εφαρμογής | --- | (ενσωματώθηκε στο τμήμα GEN του μέρους ORO ως παράγραφος ORO.GEN.005) |
| OR.OPS.GEN.105 | Ευθύνες των αερομεταφορέων | --- | (ενσωματώθηκε στο τμήμα GEN του μέρους ORO ως παράγραφος ORO.GEN.110) |
| OR.OPS.AOC | Ενότητα: Πιστοποίηση αερομεταφορέα | ORO.AOC | Μέρος ORO τμήμα Πιστοποίηση αερομεταφορέα |
| OR.OPS.AOC.100 | Αίτηση για τη χορήγηση πιστοποιητικού αερομεταφορέα | ORO.AOC.100 | Αίτηση για τη χορήγηση πιστοποιητικού αερομεταφορέα |
| OR.OPS.AOC.105 | Προδιαγραφές δραστηριοτήτων και προνόμια κατόχου πιστοποιητικού αερομεταφορέα | ORO.AOC.105 | Προδιαγραφές δραστηριοτήτων και προνόμια κατόχου πιστοποιητικού αερομεταφορέα |

| Αναφορά κανόνα στο ΕΑΠ | Τίτλος κανόνα στο ΕΑΠ | Αναφορά κανόνα στη γνώμη | Τίτλος κανόνα στη γνώμη |
|------------------------|--|--------------------------|--|
| OR.OPS.AOC.110 | Μίσθωση | ORO.AOC.110 | Μίσθωση |
| OR.OPS.AOC.115 | Συμφωνίες κοινού κωδικού | ORO.AOC.115 | Συμφωνίες κοινού κωδικού |
| OR.OPS.AOC.120 | Εγκρίσεις πιστοποιητικού αερομεταφορέα για την παροχή εκπαίδευσης του μέρους CC και την έκδοση βεβαιώσεων επαγγελματικής επάρκειας των πληρωμάτων θαλάμου επιβατών | ORO.AOC.120 | Εγκρίσεις πιστοποιητικού αερομεταφορέα για την παροχή εκπαίδευσης του μέρους CC και την έκδοση βεβαιώσεων επαγγελματικής επάρκειας των πληρωμάτων θαλάμου επιβατών |
| OR.OPS.AOC.125 | Μη εμπορικές δραστηριότητες αεροσκάφους σύμφωνα με πιστοποιητικό αερομεταφορέα | ORO.AOC.125 | Μη εμπορικές δραστηριότητες αεροσκάφους σύμφωνα με πιστοποιητικό αερομεταφορέα |
| OR.OPS.AOC.130 | Παρακολούθηση στοιχείων πτήσης — αεροπλάνα | ORO.AOC.130 | Παρακολούθηση στοιχείων πτήσης — αεροπλάνα |
| OR.OPS.AOC.135 | Απαιτήσεις που αφορούν το προσωπικό | ORO.AOC.135 | Απαιτήσεις που αφορούν το προσωπικό |
| OR.OPS.AOC.140 | Απαιτήσεις που αφορούν τις εγκαταστάσεις | ORO.AOC.140 | Απαιτήσεις που αφορούν τις εγκαταστάσεις |
| OR.OPS.AOC.150 | Απαιτήσεις που αφορούν την τεκμηρίωση | ORO.AOC.150 | Απαιτήσεις που αφορούν την τεκμηρίωση |
| OR.OPS.DEC | Ενότητα: Δήλωση αερομεταφορέα | ORO.DEC | Μέρος ORO τμήμα Δήλωση |
| OR.OPS.DEC.100 | Δήλωση | ORO.DEC.100 | Δήλωση |
| OR.OPS.DEC.105 | Περιεχόμενο της έκθεσης | --- | --- |
| OR.OPS.MLR | Ενότητα: Εγχειρίδια, μητρώα και αρχεία | ORO.MLR | Μέρος ORO τμήμα Εγχειρίδια, μητρώα και αρχεία |
| OR.OPS.MLR.100 | Εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας - Γενικά | ORO.MLR.100 | Εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας - Γενικά |
| OR.OPS.MLR.101 | Εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας - Δομή για τις εμπορικές δραστηριότητες και μη εμπορικές ειδικευμένες δραστηριότητες με σύνθετα μηχανοκίνητα αεροσκάφη | ORO.MLR.101 | Εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας - Δομή για τις εμπορικές δραστηριότητες και μη εμπορικές ειδικευμένες δραστηριότητες με σύνθετα μηχανοκίνητα αεροσκάφη |
| OR.OPS.MLR.105 | Κατάλογος ελάχιστου εξοπλισμού (ΚΕΕ) | ORO.MLR.105 | Κατάλογος ελάχιστου εξοπλισμού (ΚΕΕ) |
| OR.OPS.MLR.110 | Μητρώο καταγραφής πτήσης | ORO.MLR.110 | Μητρώο καταγραφής πτήσης |
| OR.OPS.MLR.115 | Τήρηση αρχείων | ORO.MLR.115 | Τήρηση αρχείων |
| OR.OPS.SEC | Ενότητα: Ασφάλεια | ORO.SEC | Μέρος ORO τμήμα Ασφάλεια |
| OR.OPS.SEC.100.A | Ασφάλεια θαλάμου πληρώματος πτήσης | ORO.SEC.100.A | Ασφάλεια θαλάμου πληρώματος πτήσης |
| OR.OPS.SEC.100.H | Ασφάλεια θαλάμου πληρώματος πτήσης | ORO.SEC.100.H | Ασφάλεια θαλάμου πληρώματος πτήσης |
| OR.OPS.FC | Ενότητα: Πλήρωμα πτήσης | ORO.FC | Μέρος ORO τμήμα Πλήρωμα πτήσης |
| OR.OPS.FC.005 | Πεδίο εφαρμογής | ORO.FC.005 | Πεδίο εφαρμογής |
| OR.OPS.FC.100 | Σύνθεση του πληρώματος πτήσης | ORO.FC.100 | Σύνθεση του πληρώματος πτήσης |
| OR.OPS.FC.105 | Ορισμός ως κυβερνήτη | ORO.FC.105 | Ορισμός ως κυβερνήτη |
| OR.OPS.FC.110 | Ιπτάμενος μηχανικός | ORO.FC.110 | Ιπτάμενος μηχανικός |
| OR.OPS.FC.115 | Εκπαίδευση στην ολοκληρωμένη αξιοποίηση πληρώματος (CRM) | ORO.FC.115 | Εκπαίδευση στην ολοκληρωμένη αξιοποίηση πληρώματος (CRM) |
| OR.OPS.FC.120 | Μετεκπαίδευση από αερομεταφορέα | ORO.FC.120 | Μετεκπαίδευση από αερομεταφορέα |
| OR.OPS.FC.125 | Εκπαίδευση διαφορών και εξοικείωσης | ORO.FC.125 | Εκπαίδευση διαφορών και εξοικείωσης |

| Αναφορά κανόνα στο ΕΑΠ | Τίτλος κανόνα στο ΕΑΠ | Αναφορά κανόνα στη γνώμη | Τίτλος κανόνα στη γνώμη |
|------------------------|--|--------------------------|--|
| OR.OPS.FC.130 | Περιοδική εκπαίδευση | ORO.FC.130 | Περιοδική εκπαίδευση |
| OR.OPS.FC.135 | Προσόντα χειριστή για την εκτέλεση πτητικής λειτουργίας από οποιαδήποτε θέση χειριστή | ORO.FC.135 | Προσόντα χειριστή για την εκτέλεση πτητικής λειτουργίας από οποιαδήποτε θέση χειριστή |
| OR.OPS.FC.140 | Άσκηση καθηκόντων σε περισσότερους του ενός τύπους ή παραλλαγές | ORO.FC.140 | Άσκηση καθηκόντων σε περισσότερους του ενός τύπους ή παραλλαγές |
| OR.OPS.FC.145 | Παροχή εκπαίδευσης | ORO.FC.145 | Παροχή εκπαίδευσης |
| OR.OPS.FC.200 | Σύνθεση του πληρώματος πτήσης | ORO.FC.200 | Σύνθεση του πληρώματος πτήσης |
| OR.OPS.FC.205 | Κύκλος μαθημάτων για κυβερνήτες | ORO.FC.205 | Κύκλος μαθημάτων για κυβερνήτες |
| OR.OPS.FC.215 | Αρχική εκπαίδευση του αερομεταφορέα στην ολοκληρωμένη αξιοποίηση πληρώματος (CRM) | ORO.FC.215 | Αρχική εκπαίδευση του αερομεταφορέα στην ολοκληρωμένη αξιοποίηση πληρώματος (CRM) |
| OR.OPS.FC.220 | Μετεκπαίδευση και έλεγχος από αερομεταφορέα | ORO.FC.220 | Μετεκπαίδευση και έλεγχος από αερομεταφορέα |
| OR.OPS.FC.230 | Περιοδική εκπαίδευση και έλεγχος | ORO.FC.230 | Περιοδική εκπαίδευση και έλεγχος |
| OR.OPS.FC.240 | Άσκηση καθηκόντων σε περισσότερους του ενός τύπους ή παραλλαγές | ORO.FC.240 | Άσκηση καθηκόντων σε περισσότερους του ενός τύπους ή παραλλαγές |
| OR.OPS.FC.235 | Προσόντα χειριστή για την εκτέλεση πτητικής λειτουργίας από οποιαδήποτε θέση χειριστή | ORO.FC.235 | Προσόντα χειριστή για την εκτέλεση πτητικής λειτουργίας από οποιαδήποτε θέση χειριστή |
| OR.OPS.FC.245.A | Εναλλακτικό πρόγραμμα εκπαίδευσης και προσόντων | ORO.FC.245.A | Εναλλακτικό πρόγραμμα εκπαίδευσης και προσόντων |
| OR.OPS.FC.255.A | Κυβερνήτες κάτοχοι πτυχίου χειριστή αεροσκαφών εμπορικών αερομεταφορών (αεροπλάνα) (CPL (A)) | ORO.FC.255.A | Κυβερνήτες κάτοχοι πτυχίου χειριστή αεροσκαφών εμπορικών αερομεταφορών (αεροπλάνα) (CPL (A)) |
| OR.OPS.FC.255.H | Κυβερνήτες κάτοχοι πτυχίου χειριστή αεροσκαφών εμπορικών αερομεταφορών (αεροπλάνα) (CPL (A)) | ORO.FC.255.H | Κυβερνήτες κάτοχοι πτυχίου χειριστή αεροσκαφών εμπορικών αερομεταφορών (αεροπλάνα) (CPL (A)) |
| OR.OPS.FC.330 | Περιοδική εκπαίδευση και έλεγχος - έλεγχος ικανότητας αερομεταφορέα | ORO.FC.330 | Περιοδική εκπαίδευση και έλεγχος - έλεγχος ικανότητας αερομεταφορέα |
| OR.OPS.FC.201.A | Αντικατάσταση κατά τη διάρκεια της πτήσης μελών του πληρώματος πτήσης | ORO.FC.201.A | Αντικατάσταση κατά τη διάρκεια της πτήσης μελών του πληρώματος πτήσης |
| OR.OPS.CC | Ενότητα: Πλήρωμα θαλάμου επιβατών | ORO.CC | Μέρος ORO τμήμα Πλήρωμα θαλάμου επιβατών |
| OR.OPS.CC.005 | Πεδίο εφαρμογής | ORO.CC.005 | Πεδίο εφαρμογής |
| OR.OPS.CC.100 | Αριθμός και σύνθεση του πληρώματος θαλάμου επιβατών | ORO.CC.100 | Αριθμός και σύνθεση του πληρώματος θαλάμου επιβατών |
| OR.OPS.CC.110 | Προϋποθέσεις για την ανάθεση καθηκόντων | ORO.CC.110 | Προϋποθέσεις για την ανάθεση καθηκόντων |
| OR.OPS.CC.115 | Διεξαγωγή κύκλων εκπαιδευτικών μαθημάτων και των σχετικών ελέγχων | ORO.CC.115 | Διεξαγωγή κύκλων εκπαιδευτικών μαθημάτων και των σχετικών ελέγχων |
| OR.OPS.CC.120 | Κύκλος μαθημάτων αρχικής εκπαίδευσης | ORO.CC.120 | Κύκλος μαθημάτων αρχικής εκπαίδευσης |
| OR.OPS.CC.125 | Εκπαίδευση σε τύπο αεροσκάφους και μετεκπαίδευση από αερομεταφορέα | ORO.CC.125 | Εκπαίδευση σε τύπο αεροσκάφους και μετεκπαίδευση από αερομεταφορέα |
| OR.OPS.CC.130 | Εκπαίδευση διαφορών | ORO.CC.130 | Εκπαίδευση διαφορών |
| OR.OPS.CC.135 | Εξοικείωση | ORO.CC.135 | Εξοικείωση |

| Αναφορά κανόνα στο ΕΑΠ | Τίτλος κανόνα στο ΕΑΠ | Αναφορά κανόνα στη γνώμη | Τίτλος κανόνα στη γνώμη |
|------------------------|--|--------------------------|---|
| OR.OPS.CC.140 | Περιοδική εκπαίδευση | ORO.CC.140 | Περιοδική εκπαίδευση |
| OR.OPS.CC.145 | Επανεκπαίδευση | ORO.CC.145 | Επανεκπαίδευση |
| OR.OPS.CC.200 | Αριθμός και σύνθεση του πληρώματος θαλάμου επιβατών | ORO.CC.200 | Αριθμός και σύνθεση του πληρώματος θαλάμου επιβατών |
| OR.OPS.CC.205 | Ελάχιστος αριθμός μελών πληρώματος θαλάμου επιβατών σε απρόβλεπτες περιστάσεις και κατά τη διάρκεια δραστηριοτήτων εδάφους | ORO.CC.205 | Συνήθεις δραστηριότητες εδάφους και απρόβλεπτες περιστάσεις |
| OR.OPS.CC.210 | Προϋποθέσεις για την ανάθεση καθηκόντων | ORO.CC.210 | Προϋποθέσεις για την ανάθεση καθηκόντων |
| OR.OPS.CC.215 | Διεξαγωγή κύκλων εκπαιδευτικών μαθημάτων και των σχετικών ελέγχων | ORO.CC.215 | Διεξαγωγή κύκλων εκπαιδευτικών μαθημάτων και των σχετικών ελέγχων |
| OR.OPS.CC.250 | Άσκηση καθηκόντων σε περισσότερους του ενός τύπους ή παραλλαγές αεροσκάφους | ORO.CC.250 | Άσκηση καθηκόντων σε περισσότερους του ενός τύπους ή παραλλαγές αεροσκάφους |
| OR.OPS.CC.255 | Πτητικές λειτουργίες μονομελούς πληρώματος θαλάμου επιβατών | ORO.CC.255 | Πτητικές λειτουργίες μονομελούς πληρώματος θαλάμου επιβατών |
| OR.OPS.CC.260 | Ανώτερο μέλος πληρώματος θαλάμου επιβατών | ORO.CC.260 | Ανώτερο μέλος πληρώματος θαλάμου επιβατών |
| OR.OPS.TC | Ενότητα: Τεχνικά μέλη πληρώματος σε δραστηριότητες HEMS, HHO ή NVIS | ORO.TC | Μέρος ORO τμήμα Τεχνικό πλήρωμα σε δραστηριότητες HEMS, HHO ή NVIS |
| OR.OPS.TC.100 | Πεδίο εφαρμογής | ORO.TC.100 | Πεδίο εφαρμογής |
| OR.OPS.TC.105 | Προϋποθέσεις για την ανάθεση καθηκόντων | ORO.TC.105 | Προϋποθέσεις για την ανάθεση καθηκόντων |
| OR.OPS.TC.110 | Εκπαίδευση και έλεγχος | ORO.TC.110 | Εκπαίδευση και έλεγχος |
| OR.OPS.TC.115 | Αρχική εκπαίδευση | ORO.TC.115 | Αρχική εκπαίδευση |
| OR.OPS.TC.120 | Μετεκπαίδευση από αερομεταφορέα | ORO.TC.120 | Μετεκπαίδευση από αερομεταφορέα |
| OR.OPS.TC.125 | Εκπαίδευση διαφορών | ORO.TC.125 | Εκπαίδευση διαφορών |
| OR.OPS.TC.130 | Πτήσεις εξοικείωσης | ORO.TC.130 | Πτήσεις εξοικείωσης |
| OR.OPS.TC.135 | Περιοδική εκπαίδευση | ORO.TC.135 | Περιοδική εκπαίδευση |
| OR.OPS.TC.140 | Επανεκπαίδευση | ORO.TC.140 | Επανεκπαίδευση |
| Μέρος OR | Προσαρτήματα | Μέρος ORO | Προσαρτήματα |
| Μέρος OR Προσάρτημα I | Έντυπο δήλωσης | Μέρος ORO προσάρτημα I | Έντυπο δήλωσης |

Πίνακας 4: Παραπομπή ΕΑΠ-γνώμης για το μέρος ORO

ORO.GEN Ενότητα 1 - Γενικά

161. Οι εκτελεστικοί κανόνες στην ενότητα 1 συμπεριλαμβάνουν γενικές απαιτήσεις για τους φορείς, ιδιαίτερα σε σχέση με την αρχική πιστοποίηση και την επιτήρηση. Αυτές είναι αντίστοιχες των απαιτήσεων που αφορούν τις αρχές στο μέρος ARO τμήμα GEN ενότητες 1 και 3. Βασίζονται στις υψηλού επιπέδου απαιτήσεις που προβλέπονται στο βασικό κανονισμό. Στο πνεύμα των αλλαγών που έγιναν στο τμήμα ARO.GEN, προστέθηκαν δύο νέες παράγραφοι κανόνα για την εισαγωγή απαιτήσεων που αφορούν τους φορείς σχετικά με τις δράσεις που θα αναλαμβάνονται ως άμεση αντίδραση σε ένα πρόβλημα ασφάλειας (παράγραφος ORO.GEN.155), καθώς και σχετικά με την αναφορά περιστατικών (παράγραφος ORO.GEN.160). Η νέα παράγραφος ORO.GEN.155 εισάγει την απαίτηση σύμφωνα με την οποία οι φορείς πρέπει να συμμορφώνονται προς τις οδηγίες περί αξιοπλοΐας και ενίσχυσης της ασφάλειας που εξέδωσε ο Οργανισμός. Η τελευταία απορρέει από την ενέργεια θέσπισης κανόνων 21.039 «δεδομένα λειτουργικής καταλληλότητας»²⁶.

| Αναφορά στο μέρος ORO | Τίτλος | Αντιστοίχιση με το μέρος ARO |
|-----------------------|---|---------------------------------|
| ORO.GEN.105 | Αρμόδια αρχή | Δεν εφαρμόζεται |
| ORO.GEN.115 | Αίτηση για τη χορήγηση πιστοποιητικού φορέα | ARO.GEN.310 στοιχείο α) |
| ORO.GEN.120 | Μέσα συμμόρφωσης | ARO.GEN.120 |
| ORO.GEN.125 | Όροι έγκρισης και δικαιώματα φορέα | ARO.GEN.310 στοιχείο β) |
| ORO.GEN.130 | Αλλαγές σε φορείς | ARO.GEN.330 |
| ORO.GEN.135 | Συνεχιζόμενη ισχύς | ARO.GEN.310 στοιχείο β) |
| ORO.GEN.140 | Δικαίωμα πρόσβασης | Κανονισμός Άρθρο 4 παράγραφος 5 |
| ORO.GEN.150 | Πορίσματα | ARO.GEN.350 |
| ORO.GEN.155 | Άμεση αντίδραση σε πρόβλημα ασφάλειας | ARO.GEN.135 |
| ORO.GEN.160 | Αναφορά περιστατικών | ARO.GEN.135 |

Πίνακας 5: Αντιστοιχία μεταξύ των τμημάτων ARO.GEN και ORO.GEN

²⁶ ΕΑΠ 2009-01, βλ. [http://easa.europa.eu/rulemaking/docs/crd/2009/CRD%202009-01%20\(EN,%20comment%20response%20summary%20and%20resulting%20text\).pdf](http://easa.europa.eu/rulemaking/docs/crd/2009/CRD%202009-01%20(EN,%20comment%20response%20summary%20and%20resulting%20text).pdf).

162. Έπειτα από τις αλλαγές στη δομή των κανόνων, οι δύο εκτελεστικοί κανόνες που πριν συμπεριλαμβάνονταν στο τμήμα OPS του μέρους OR (παράγραφοι OR.OPS.GEN.100 και OR.OPS.GEN.105) συμπεριλαμβάνονται πλέον στο τμήμα GEN του μέρους ORO. Η παράγραφος **ORO.GEN.110** καθορίζει τις ευθύνες των αερομεταφορέων για την ασφαλή λειτουργία του αεροσκάφους, συμπεριλαμβανομένης της απαίτησης για τον καθορισμό και την τήρηση συστήματος για την άσκηση επιχειρησιακού ελέγχου σε κάθε πτήση που εκτελείται σύμφωνα με τους όρους της δήλωσης ή του πιστοποιητικού οι οποίοι βασίζονται σε ισχύουσες απαιτήσεις, δηλαδή EU-OPS και JAR-OPS 3, με τις ακόλουθες σημαντικές διαφορές:
- Το σύστημα καταλόγου ελέγχου πρέπει να συμμορφώνεται προς τις αρχές ανθρώπινου παράγοντα, όπως ορίζεται στο παράρτημα 6 μέρη I, II και III του ICAO. Επιπλέον, πρέπει να λαμβάνει υπόψη την πρόσφατη τεκμηρίωση του κατασκευαστή του αεροσκάφους· το επιπλέον αυτό κείμενο προστέθηκε ως απόκριση στις παρατηρήσεις των ενδιαφερομένων.
 - Ο αερομεταφορέας πρέπει να προσδιορίσει διαδικασίες σχεδιασμού πτήσεων στο εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας, σύμφωνα με το Παράρτημα 6 μέρος II, τμήμα 3 του ICAO.
163. Πολλές ενώσεις εποπτών πτήσεων ζήτησαν την εισαγωγή κανόνων αδειοδότησης εποπτών πτήσεων, αλλά κάτι τέτοιο δεν ήταν δυνατόν καθώς δεν ενέπιπε στο πεδίο εφαρμογής της ΕΠΤ. Η ΕΠΤ μετέφερε υπάρχουσες απαιτήσεις. Τέτοιες απαιτήσεις δεν περιέχονται στον κανονισμό EU-OPS, στην JAR-OPS 3 ή στο βασικό κανονισμό. Το προτεινόμενο κείμενο είναι ευθυγραμμισμένο με το παράρτημα 6 του ICAO, σύμφωνα με το οποίο ο αερομεταφορέας μπορεί να επιλέξει μια μέθοδο ελέγχου που απαιτεί τη χρήση αξιωματικών πτητικής λειτουργίας ή εποπτών πτήσεων, αλλά δεν είναι υποχρεωτικό. Σύμφωνα με το παράρτημα 6 του ICAO, στην περίπτωση που χρησιμοποιούνται αξιωματικοί πτητικής λειτουργίας/επόπτες πτήσεων, το κράτος του αερομεταφορέα μπορεί (ή μη) να απαιτήσει οι αξιωματικοί πτητικής λειτουργίας ή οι επόπτες πτήσεων να είναι αδειοδοτημένοι.
164. Ο ορισμός της «κύριας εγκατάστασης» για τον καθορισμό της αρμόδιας αρχής σύμφωνα με την παράγραφο **ORO.GEN.105** ευθυγραμμίζεται πλέον με τον ορισμό στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1008/2008 σχετικά με κοινούς κανόνες εκμετάλλευσης των αεροπορικών γραμμών στην Κοινότητα (αναδιατύπωση)²⁷, ο οποίος είναι ο ίδιος με εκείνον που υιοθετήθηκε στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2042/2003 με την τροποποίησή του από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 127/2010²⁸. Έτσι καλύπτεται το γεγονός ότι οι αερομεταφορείς που έχουν λάβει άδεια πρέπει να είναι εγκεκριμένοι σύμφωνα με το τμήμα Z του παραρτήματος 1 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2042/2003 «Μέρος M» ως μέρος του πιστοποιητικού αερομεταφορέα. Στον ορισμό θεωρείται ότι οι κύριες χρηματοοικονομικές λειτουργίες και ο επιχειρησιακός έλεγχος ενός φορέα ασκούνται εντός του ίδιου κράτους μέλους. Παρότι αναγνωρίζει τα οφέλη της υιοθέτησης κοινών ορισμών για διαφορετικούς κανονισμούς, ο Οργανισμός είναι της άποψης ότι ο ορισμός που λαμβάνεται από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1008/2008 θα δημιουργήσει προβλήματα στην εφαρμογή. Συνεπώς, συνιστά

²⁷ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1008/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 24ης Σεπτεμβρίου 2008, σχετικά με κοινούς κανόνες εκμετάλλευσης των αεροπορικών γραμμών στην Κοινότητα (αναδιατύπωση) (Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ) *EE L 293 της 31.10.2008*, σ. 3–20.

²⁸ Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 127/2010 της Επιτροπής της 5

την αναθεώρηση αυτού του ορισμού για όλους τους σχετικούς κανονισμούς του EASA, συμπεριλαμβανομένων των κανονισμών περί αξιοπλοΐας. Σε αυτήν την αναθεώρηση πρέπει να ληφθεί υπόψη η τοποθεσία της τεχνικής διαχείρισης του φορέα όσον αφορά τη δραστηριότητα που έχει εγκριθεί σύμφωνα με το βασικό κανονισμό και τους εκτελεστικούς κανόνες του προκειμένου να καθοριστεί η κύρια εγκατάσταση ενός φορέα για το σκοπό του καθορισμού της αρμόδιας αρχής.

165. Η παράγραφος **OR.GEN.115** ορίζει τη διαδικασία αίτησης για τη χορήγηση πιστοποιητικού φορέα. Λαμβάνοντας υπόψη τις παρατηρήσεις των ενδιαφερόμενων για την ΕΠΤ, η πρόταση για ενιαίο πιστοποιητικό φορέα, η οποία έγινε στην ΕΠΤ 2008-22c, δεν διατηρήθηκε και παράλληλα δεν προτείνεται πρότυπο έντυπο αίτησης στο μέρος ORO. Ως προς το τελευταίο, τα κράτη μέλη εξέφρασαν ανησυχίες για τις επιπτώσεις της επιβολής ενός πρότυπου εντύπου αίτησης σε διαφορετικά διοικητικά συστήματα που υπάρχουν ήδη σύμφωνα με τους τρέχοντες ισχύοντες κανόνες. Όσον αφορά την έννοια του «ενιαίου πιστοποιητικού», ο Οργανισμός θεωρεί ότι οι κύριοι στόχοι του μπορούν να επιτευχθούν χωρίς την επιβολή της έκδοσης ενιαίου πιστοποιητικού φορέα: το πιστοποιητικό, το οποίο αποτελεί απλώς «βεβαίωση» της διαδικασίας πιστοποίησης, μπορεί να έχει τη μορφή ενός ενιαίου εγγράφου ή διαφορετικών εγγράφων. Το βασικό σημείο είναι να διασφαλιστεί ότι οι αρμόδιες αρχές μπορούν να ασκούν κατά τον αποτελεσματικότερο τρόπο την επιτήρηση φορέων που κατέχουν πολλαπλές εγκρίσεις²⁹. Από αυτήν την άποψη, είναι ουσιαστικής σημασίας κοινές απαιτήσεις για τα συστήματα διαχείρισης, οι οποίες θα εφαρμόζονται σε κάθε τύπο φορέα.
166. Η παράγραφος **ORO.GEN.120** καθορίζει τη διαδικασία για την έγκριση των εναλλακτικών μέσων συμμόρφωσης, η οποία ισχύει για φορείς που κατέχουν πιστοποιητικό σύμφωνα με το μέρος ORO. Κατά τη διάρκεια της διαδικασίας διαβούλευσης εκφράστηκαν ανησυχίες σχετικά με τα εναλλακτικά μέσα συμμόρφωσης που χρησιμοποιούν φορείς που υπόκεινται μόνο σε υποχρέωση δήλωσης. Ο Οργανισμός παρατηρεί ότι στο βασικό κανονισμό δεν υφίσταται νομική βάση προκειμένου να επιβληθεί στους εν λόγω φορείς να ακολουθούν διαδικασία έγκρισης για εναλλακτικά μέσα συμμόρφωσης ίδια με εκείνη που ακολουθούν οι πιστοποιημένοι φορείς. Έγκριση εναλλακτικών μέσων συμμόρφωσης μπορεί να υπάρχει μόνο όταν προσαρτάται σε πιστοποιητικό ή έγκριση, οπότε τα εν λόγω μέσα συμμόρφωσης θεωρούνται μέρος της βάσης για τη χορήγηση της έγκρισης. Ωστόσο, για φορείς που υπόκεινται σε υποχρέωση δήλωσης, η διαδικασία έγκρισης ισχύει στην περίπτωση μέσων συμμόρφωσης εναλλακτικών ενός αποδεκτού μέσου συμμόρφωσης που συνδέεται άμεσα με κάποια συγκεκριμένη έγκριση που ενδεχομένως κατέχουν οι συγκεκριμένοι φορείς σύμφωνα με το μέρος SPA. Όσον αφορά τη δυνατότητα χρήσης εναλλακτικών μέσων συμμόρφωσης από επαγγελματικούς φορείς ή φορείς αντιπροσώπων ενδιαφερόμενων που δεν κατέχουν πιστοποιητικό φορέα σύμφωνα με το βασικό κανονισμό και τους εκτελεστικούς κανόνες του, δεν υφίσταται η ανάγκη οι συγκεκριμένοι φορείς να αιτηθούν τη χορήγηση έγκρισης για τα εν λόγω εναλλακτικά μέσα συμμόρφωσης αν αυτοί δεν υπόκεινται, σύμφωνα με το βασικό κανονισμό και τους εκτελεστικούς κανόνες του, σε υποχρέωση συμμόρφωσης.

²⁹ Τα κριτήρια «αναγνώρισης» στοιχείων ελέγχου για την επιτήρηση φορέων που κατέχουν περισσότερες της μίας εγκρίσεις θα δοθούν με τα ΑΜΣ της παραγράφου ARO.GEN.305.

167. Ως απόκριση στις αντιδράσεις από τους ενδιαφερόμενους του κλάδου, ο Οργανισμός θα διεξάγει επιπρόσθετη ενέργεια θέσπισης κανόνων προκειμένου να παράσχει μια μεθοδολογία για τον τρόπο απόδειξης της επίτευξης του στόχου ασφάλειας του εκτελεστικού κανόνα κατά την υποβολή αίτησης για τη χορήγηση έγκρισης εναλλακτικού μέσου συμμόρφωσης.
168. Στην παράγραφο **ORO.GEN.130** Αλλαγές σε φορείς που υπόκεινται σε πιστοποίηση» καθορίζεται περαιτέρω ο τύπος των αλλαγών που απαιτούν πρότερη έγκριση σε σχέση με το σύστημα διαχείρισης του φορέα προκειμένου να μειώσει τον φόρτο για τους φορείς και τις αρχές: όσον αφορά το σύστημα διαχείρισης, ως αλλαγές που απαιτούν πρότερη έγκριση ορίζονται πιο συγκεκριμένα εκείνες που επηρεάζουν τη γραμμή ευθύνης και υπευθυνότητας ή/και την πολιτική ασφάλειας. Η πρόταση του Οργανισμού για την παράγραφο ORO.GEN.130, μαζί με τις αντίστοιχες διατάξεις του μέρους ARO, δεν διαφέρει επί της ουσίας από την έννοια της «έμμεσης έγκρισης» ή την έννοια «αλλαγών αποδεκτών από την αρχή»: Κατά την αρχική πιστοποίηση, η αρμόδια αρχή ελέγχει τη συμμόρφωση προς τις ισχύουσες απαιτήσεις και εγκρίνει το σύστημα διαχείρισης του φορέα, συμπεριλαμβανομένου του συστήματος επιχειρησιακού ελέγχου, καθώς και τη διαδικασία του για τη διαχείριση αλλαγών που δεν απαιτούν προηγούμενη έγκριση. Μετέπειτα, οι αλλαγές αποτελούν είτε εκείνες που απαιτούν προηγούμενη έγκριση είτε εκείνες των οποίων η διαχείριση είναι δυνατή όπως έχει συμφωνηθεί με την αρμόδια αρχή. Οι προτεινόμενοι κανόνες είναι επίσης επαρκέστεροι όσον αφορά τη διενέργεια επιτήρησης βάσει επιδόσεων: κατά την αρχική πιστοποίηση ένας φορέας μπορεί να συμφωνήσει με την αρμόδια αρχή του σχετικά με το πεδίο των αλλαγών που δεν απαιτούν πρότερη έγκριση, εντός των ορίων που θέτει η παράγραφος ORO.GEN.130. Καθώς ο φορέας «ωριμάζει», το πεδίο αυτών των αλλαγών μπορεί να επεκταθεί, αν οι αλλαγές παραμένουν εντός των ορίων που τίθενται σε επίπεδο εκτελεστικού κανόνα.
169. Οι αρμόδιες αρχές πολλών κρατών μελών σχολίασαν την έννοια της απεριόριστης ισχύος των πιστοποιητικών, εκφράζοντας ανησυχίες για μια πιθανή έλλειψη αποτελεσματικού ελέγχου λόγω των πιστοποιητικών χωρίς ημερομηνία λήξης. Ο Οργανισμός σημειώνει ότι η απεριόριστη ισχύς των πιστοποιητικών είναι πλέον ευρέως αποδεκτή στον τομέα της αξιοπιστίας. Η συνεχιζόμενη ισχύς των πιστοποιητικών φορέα υπόκειται στη διαρκή επιτήρηση από την αρμόδια αρχή. Η πρόταση του Οργανισμού προάγει μια διαδικασία διαρκούς παρακολούθησης μέσω ελέγχων, επανεξετάσεων και επιθεωρήσεων ανά διαστήματα που ορίζονται βάσει των προηγούμενων αποτελεσμάτων της επιτήρησης και λαμβάνοντας υπόψη τα στοιχεία κινδύνου. Αν η ισχύς των πιστοποιητικών ήταν περιορισμένη, ενδεχομένως να υπήρχε εκ μέρους των αρμόδιων αρχών η τάση καθυστέρησης των ελέγχων και των επιθεωρήσεων έως λίγο πριν τη λήξη του πιστοποιητικού. Το μέρος ARO παρέχει τα απαραίτητα στοιχεία ώστε οι αρμόδιες αρχές να αναλαμβάνουν δράση σχετικά με κάποιο πιστοποιητικό όποτε αυτό απαιτείται στην περίπτωση ευρημάτων που θέτουν την ασφάλεια σε σοβαρό κίνδυνο. Επιπλέον, τα κράτη μέλη μπορούν να αναλαμβάνουν δράση επιβολής επιβάλλοντας κυρώσεις, όπως προβλέπεται στους αντίστοιχους εθνικούς κανόνες τους για την εφαρμογή του άρθρου 68 του βασικού κανονισμού.

170. Συμπεριλαμβάνεται ένας νέος εκτελεστικός κανόνας ORO.GEN.160 «Αναφορά περιστατικών» για αναφορά στην ισχύουσα νομοθεσία και για τον καθορισμό απαιτήσεων αναφοράς για όλους τους φορείς που υπόκεινται στο μέρος ORO, συμπεριλαμβανομένης της αναφοράς στον φορέα που είναι αρμόδιος για το σχεδιασμό του αεροσκάφους. Το κείμενο βασίζεται σε απαιτήσεις που υπάρχουν ήδη στους κανόνες αξιοπλοΐας. Τα περιστατικά που θα αναφέρονται είναι εκείνα που πράγματι θέτουν σε κίνδυνο την ασφαλή λειτουργία του αεροσκάφους, σε αντίθεση με τους κινδύνους ασφάλειας της αεροπορίας, η διαχείριση των οποίων θα αποτελεί μέρος του προγράμματος εσωτερικής αναφοράς περιστατικών, το οποίο καλύπτεται από την παράγραφο ORO.GEN.200 στοιχείο α) σημείο 3. Προκειμένου να ληφθούν υπόψη οι αντιδράσεις στο ΕΑΠ, επανεξετάστηκαν οι απαιτήσεις: οι αρχικές αναφορές, οι οποίες θα υποβάλλονται εντός 72 ωρών από τη στιγμή εντοπισμού του περιστατικού από το φορέα, δεν είναι απαραίτητο να περιλαμβάνουν στοιχεία των ενεργειών στις οποίες προτίθεται να προβεί ο φορέας για την πρόληψη της επανάληψής τους, καθώς ο καθορισμός των εν λόγω ενεργειών ενδέχεται να απαιτήσει περισσότερο χρόνο.

ORO.GEN Ενότητα 2 Σύστημα Διαχείρισης.

171. Ο Οργανισμός σκοπεύει να αφιερώσει μια ειδική ενότητα των γενικών απαιτήσεων φορέα στις απαιτήσεις που αφορούν τα συστήματα διαχείρισης των φορέων. Αυτές οι απαιτήσεις απορρέουν κυρίως από τις ήδη υφιστάμενες απαιτήσεις στα ισχύοντα πρότυπα, όπως είναι οι απαιτήσεις JAR. Καλύπτουν την ανάγκη ύπαρξης ειδικευμένου προσωπικού και κυρίως συγκεκριμένων προσώπων αρμόδιων να διασφαλίζουν ότι ο φορέας συμμορφώνεται προς τις ισχύουσες απαιτήσεις. Οι υφιστάμενες απαιτήσεις καλύπτουν επίσης την ανάγκη ύπαρξης εγκαταστάσεων για τη πραγματοποίηση των απαιτούμενων δραστηριοτήτων καθώς και την ανάγκη τήρησης αρχείων όλων των δραστηριοτήτων που πραγματοποιούνται σύμφωνα με τους ισχύοντες κανόνες.
172. Η ειδική αυτή ενότητα είναι επίσης το κατάλληλο σημείο για την εφαρμογή των προτύπων του ICAO σχετικά με τα συστήματα διαχείρισης ασφάλειας (ΣΔΑ)³⁰. Ο Οργανισμός πιστεύει ότι αυτά δεν πρέπει να εφαρμοστούν μέσω επιπρόσθετης απαίτησης σχετικής με τα συστήματα διαχείρισης επιπλέον των υφιστάμενων κανόνων, είτε αφορούν τα οικονομικά, είτε την ποιότητα είτε οποιαδήποτε άλλο ζήτημα απασχολεί τα διευθυντικά στελέχη ενός φορέα. Η επιβολή ενός συστήματος διαχείρισης ασφάλειας χωριστού από τα άλλα θα μπορούσε να θεωρηθεί ως μια απλή επιπρόσθετη κανονιστική απαίτηση, με κίνδυνο οι φορείς να επιδιώκουν την ικανοποίηση των αρμόδιων αρχών τους παρουσιάζοντας ότι έχουν προσθέσει στην οργάνωσή τους όλα τα απαραίτητα κανονιστικά στοιχεία. Αυτό δεν θα υποστήριζε την εφαρμογή κανόνων βάσει επιδόσεων, που έχει υιοθετήσει ο ICAO για τη διευκόλυνση της εφαρμογής των αρχών των ΣΔΑ.

³⁰ Παράρτημα 1 προσάρτημα 4 του ICAO / Παράρτημα 6 προσάρτημα 7 του ICAO «Framework for Safety Management Systems» [Πλαίσιο για τα συστήματα διαχείρισης ασφάλειας].

173. Αντί αυτού, ο Οργανισμός προτείνει την παράθεση των στοιχείων με τα οποία πρέπει να ασχοληθούν οι φορείς. Συνεπώς, οι προτεινόμενες απαιτήσεις βασίζονται στο σκεπτικό ότι η ασφάλεια, καθώς και η συμμόρφωση με κανόνες, πρέπει να αφορά όλο το προσωπικό και όλες τις δραστηριότητες του φορέα. Ως εκ τούτου, οι απαιτήσεις παρουσιάζονται κατά τέτοιο τρόπο ώστε ο φορέας να μπορεί να τις πληροί με τον τρόπο που κρίνει κατάλληλο, λαμβάνοντας υπόψη του δικό του επιχειρηματικό μοντέλο. Συγκεκριμένα, οι απαιτήσεις θα επιτρέψουν την υλοποίηση ενός συστήματος ολοκληρωμένης διαχείρισης όπου η ασφάλεια αποτελεί παράμετρο που θα λαμβάνεται υπόψη σε κάθε απόφαση, αντί της υλοποίησης πολλών συστημάτων διαχείρισης. Η ολοκληρωμένη διαχείριση επιτρέπει στα διευθυντικά στελέχη να αναγνωρίζουν και να λαμβάνουν υπόψη όλες τις σημαντικές επιδράσεις στο φορέα τους, όπως είναι η στρατηγική πορεία των επιχειρηματικών τους δραστηριοτήτων, η σχετική νομοθεσία και τα πρότυπα, οι εσωτερικές πολιτικές και η νοοτροπία, οι απαιτήσεις πόρων και οι ανάγκες εκείνων που ενδεχομένως να επηρεαστούν από κάθε πτυχή της λειτουργίας του φορέα.
174. Όσον αφορά τα συστήματα ποιότητας, ο Οργανισμός προτείνει τη διατήρηση των στοιχείων για τα οποία ενδιαφέρεται πράγματι η ρυθμιστική αρχή όταν απαιτεί από τους φορείς την υλοποίηση ενός συστήματος ποιότητας: τη συμμόρφωση προς τους κανόνες. Πράγματι, ένα σύστημα ποιότητας μπορεί να χρησιμοποιηθεί για την ικανοποίηση διαφορετικών ομάδων απαιτήσεων. Ο Οργανισμός είναι της άποψης ότι είναι αναγκαίο απλώς να απαιτείται παρακολούθηση της συμμόρφωσης στο πλαίσιο των απαιτήσεων για τα συστήματα διαχείρισης. Συνεπώς, οι προτεινόμενες απαιτήσεις παρέχουν τη δυνατότητα εφαρμογής των προτύπων του ICAO για τα ΣΔΑ χωρίς να υποχρεώνονται οι φορείς στην αλλαγή του επιχειρηματικού μοντέλου τους.
175. Οι απαιτήσεις για τα συστήματα διαχείρισης, όπως αυτές προτείνονται, είναι κατάλληλες για διάφορους φορείς, ανεξαρτήτως του μεγέθους τους, της φύσης ή της περιπλοκότητας των δραστηριοτήτων τους και του επιχειρηματικού μοντέλου που επιθυμούν να εφαρμόσουν, συνεπώς διασφαλίζοντας την αναλογική εφαρμογή τους. Ο Οργανισμός προτείνει επίσης, στην περίπτωση που ένας φορέας αναθέσει εξωτερικά μέρος των δραστηριοτήτων του που υπόκεινται στις παρούσες προτεινόμενες απαιτήσεις, να διατηρήσει τις ευθύνες συμμόρφωσης προς τους ισχύοντες κανόνες. Αυτό είναι αναγκαίο προκειμένου να διασφαλιστεί ότι οι φορείς παραμένουν πλήρως υπόλογοι για αυτές τις δραστηριότητες που υπόκεινται σε πιστοποίηση.
176. Σκοπός είναι οι απαιτήσεις για τα συστήματα διαχείρισης να εφαρμόζονται σε όλους τους φορείς που καλύπτονται από αυτές τις προτεινόμενες απαιτήσεις που αφορούν τους φορείς. Κατά την εκπόνηση των απαιτήσεων για τα συστήματα διαχείρισης, ο Οργανισμός έλεγξε τους κανόνες που ήδη ίσχυαν για φορείς αρχικής και διαρκούς αξιοπλοΐας προκειμένου να βεβαιωθεί για τη συμβατότητα με αυτούς, διατηρώντας, όπου ήταν δυνατόν, τη διατύπωση των ήδη ισχυόντων κανόνων. Ο Οργανισμός προτίθεται να προτείνει κανόνες που εφαρμόζουν τα πρότυπα του ICAO για τα ΣΔΑ για άλλους τύπους φορέων στο μέλλον. Στο βαθμό του δυνατού, ο Οργανισμός θα προσπαθήσει να διατηρήσει τις απαιτήσεις όσο το δυνατόν πλησιέστερες με εκείνες που προτείνονται στις παρούσες απαιτήσεις που αφορούν τους φορείς. Κατ' αυτόν τον τρόπο θα διευκολυνθεί η βελτιστοποιημένη εφαρμογή των προτύπων του ICAO, ιδίως για φορείς με δραστηριότητες που καλύπτουν πολλούς αεροναυτικούς τομείς.

177. Κατά την εκπόνηση αυτών των προτεινόμενων απαιτήσεων, ο Οργανισμός κατέβαλλε κάθε προσπάθεια ώστε να διασφαλιστεί η συμβατότητα μεταξύ των απαιτήσεων που ισχύουν για τους διάφορους τύπους φορέων. Συνεπώς, ο Οργανισμός μελέτησε τις απαιτήσεις που ορίζονται στα JAR-FCL 1, 2 και 3, στον κανονισμό EU-OPS, στα ΑΜΣ και στα ΥΚ των JAR-OPS 1 και JAR-OPS 3. Τα συγκεκριμένα πρότυπα περιείχαν τις απαιτήσεις που θα ακολουθούν οι φορείς στο πλαίσιο των προτεινόμενων απαιτήσεων που αφορούν τους φορείς. Έπειτα, προκειμένου να διασφαλιστεί συνολική συμβατότητα, ο Οργανισμός μελέτησε τις σχετικές απαιτήσεις που προβλέπονται στους εκτελεστικούς κανόνες που ήδη ισχύουν για τους φορείς αξιοπλοΐας. Στη συνέχεια ο Οργανισμός πρότεινε στην ΕΠΤ τη διατύπωση που έμοιαζε να είναι η καταλληλότερη για όλους τους φορείς, συμπληρώνοντας, όπου ήταν αναγκαίο, με τις απαιτήσεις για συγκεκριμένους τύπους φορέων.
178. Ο Οργανισμός συμπλήρωσε αυτούς τους προτεινόμενους κανόνες με άλλους βασισμένους στα πρότυπα του ICAO, οι οποίοι δεν είχαν εισαχθεί στα πρότυπα που αναφέρονται στην προηγούμενη παράγραφο. Αυτό ισχύει, παραδείγματος χάρη, για τις απαιτήσεις του ICAO σχετικά με τα ΣΔΑ.
179. Κατά τη φάση της διαβούλευσης, ο Οργανισμός εξήγησε εκτενώς τη διαδικασία που ακολουθήθηκε για την εκπόνηση των προτεινόμενων απαιτήσεων για τα συστήματα διαχείρισης. Οι αρχικές παρατηρήσεις των ενδιαφερόμενων έδειξαν ότι οι προτεινόμενοι κανόνες δεν ήταν πλήρως κατανοητοί. Ως εκ τούτου, ο Οργανισμός, επικουρούμενος από την ομάδα αναθεώρησης, αναθεώρησε το προτεινόμενο κείμενο με σκοπό να το καταστήσει σαφέστερο.
180. Ο Οργανισμός επίσης θεώρησε ενδιαφέρον ότι ορισμένοι ενδιαφερόμενοι ζήτησαν να υπάρξει μεγαλύτερη πρόοδος προς την κατεύθυνση των κανόνων βάσει επιδόσεων. Ωστόσο, ο Οργανισμός πιστεύει ότι δεν θα ήταν φρόνιμο σε αυτό το στάδιο να προταθούν κανόνες που βασίζονται πλήρως στις επιδόσεις, καθώς ότι η διαρκής βελτίωση των κανόνων βάσει της προόδου που επιτυγχάνεται στο επίπεδο των φορέων θα διευκολύνει την πορεία προς τους κανόνες βάσει επιδόσεων.
181. Παρότι διαφέρουν ως προς τη διατύπωση, οι προτεινόμενες απαιτήσεις συμμορφώνονται πλήρως με τον ICAO. Στο παράρτημα III της επεξηγηματικής σημείωσης του ΕΑΠ «Απαιτήσεις που αφορούν τους φορείς» (2008-22c και 2009-02c)³¹ συμπεριλήφθηκε ένας πίνακας αντιστοίχισης των προτεινόμενων απαιτήσεων και των σχετικών αποδεκτών μέσων συμμόρφωσης και του υλικού καθοδήγησης στο μέρος OR(O) με τα σχετικά πρότυπα του ICAO. Στην 37η συνέλευση του ICAO, που έλαβε χώρα τον Σεπτέμβριο/Οκτώβριο του 2010, επιβεβαιώθηκε η εκπόνηση ενός νέου παραρτήματος σχετικού με τη διαχείριση της ασφάλειας, του παραρτήματος 19, το οποίο αναμένεται να περιέχει τα γενικά πρότυπα ΣΔΑ που ισχύουν για όλους τους φορείς, επιτρέποντας, έτσι, την προσέγγιση πλήρους συστήματος που πρότεινε ο EASA στην ΕΠΤ για τις απαιτήσεις που αφορούν τις αρχές και τους φορείς. Τη δημοσίευση αυτού του νέου παραρτήματος θα ακολουθήσει αναθεώρηση των απαιτήσεων που αφορούν τους φορείς για τα ΣΔΑ ώστε να ληφθεί υπόψη επίσης το έργο που έχει πραγματοποιηθεί στο πλαίσιο της διεθνούς ομάδας συνεργασίας για τη διαχείριση της ασφάλειας (SM-ICG), η πρόοδος που έχει επιτευχθεί στην υλοποίηση του ΕΠΑΑ, και ιδιαιτέρως ώστε να εξεταστεί η διαχείριση των κινδύνων για την

³¹ <http://easa.europa.eu/rulemaking/docs/crd/part-or/CRD%20a.%20-%20Explanatory%20Note%20Part-OR.pdf>.

ασφάλεια που απορρέουν από διεπαφές με άλλους φορείς. Ως προς το τελευταίο σημείο, ο Οργανισμός συμφωνεί με τους ενδιαφερόμενους ότι οι φορείς δεν πρέπει να διαχειρίζονται την ασφάλεια μεμονωμένα, αλλά σε συντονισμό με άλλους φορείς που με τους οποίους συνδέονται. Παραδείγματος χάρη, η αποτελεσματική διαχείριση της ασφάλειας από έναν φορέα εκμετάλλευσης αεροδρομίου συνεπάγεται κατάλληλο συντονισμό με τους αερομεταφορείς και τους παρόχους αεροναυτιλιακών υπηρεσιών που κάνουν χρήση των υπηρεσιών του αεροδρομίου. Συνεπώς, ο Οργανισμός προτίθεται να αναθεωρήσει τις απαιτήσεις που αφορούν τους φορείς όπως αναφέρεται παραπάνω μέσω μιας νέας δραστηριότητας θέσπισης κανόνων.

ORO.AOC - Πιστοποίηση αερομεταφορέα

182. Αυτό το τμήμα ισχύει για τους εμπορικούς αερομεταφορείς. Ορίζει τη διαδικασία υποβολής αιτήσεων για τη χορήγηση πιστοποιητικού αερομεταφορέα, τις προϋποθέσεις για τις συμφωνίες μίσθωσης και κοινού κωδικού, τη διαδικασία υποβολής αιτήσεων για τη χορήγηση έγκρισης για την παροχή εκπαίδευσης των πληρωμάτων θαλάμου επιβατών και την έκδοση των αντίστοιχων βεβαιώσεων επαγγελματικής επάρκειας, καθώς και τις απαιτήσεις για τις μη εμπορικές αεροπορικές δραστηριότητες με αεροσκάφη που πετούν σύμφωνα με πιστοποιητικό αερομεταφορέα. Οι τελευταίες απαιτήσεις αφορούν την παρακολούθηση στοιχείων πτήσης, το προσωπικό, τις εγκαταστάσεις και την κατάρτιση εγχειριδίων και υλικού τεκμηρίωσης.
183. Αυτό το τμήμα βασίζεται στις σχετικές απαιτήσεις του κανονισμού EU-OPS και της JAR-OPS 3 που θεσπίζονται στα τμήματα Β και Γ. Το τμήμα ORO.AOC περιέχει μια νέα απαίτηση σχετικά με τον κοινό κωδικό, μια πτυχή που δεν καλύπτεται από τον κανονισμό EU-OPS. Αυτή συμπεριλήφθηκε ώστε να αντανakλά το ευρύτερο πεδίο εφαρμογής του βασικού κανονισμού σε σχέση με τον κανονισμό EU-OPS. Η αρχική πρόταση στην ΕΠΤ NPA 2009-2c τροποποιήθηκε μετά από τις παρατηρήσεις των ενδιαφερόμενων.
184. Τα κύρια ζητήματα που εγέρθηκαν από τους ενδιαφερόμενους σχετικά με το συγκεκριμένο τμήμα αφορούσαν στην εφαρμοσιμότητα και το πεδίο εφαρμογής του πιστοποιητικού αερομεταφορέα (ORO.AOC.100), τις απαιτήσεις για τη μίσθωση υπό όρους και την πλήρη μίσθωση αεροσκαφών τρίτων χωρών (ORO.AOC.110), τον κοινό κωδικό (ORO.AOC.115) και τη σχέση μεταξύ των διαφορετικών κατόχων θέσης και του συστήματος κατόχων θέσης (ORO.AOC.135).
185. Σημαντικές αλλαγές πραγματοποιήθηκαν σε ορισμένες διατάξεις μετά τις παρατηρήσεις που ελήφθησαν. Κάποιες τροποποιήσεις είναι περισσότερο συντακτικές ή αποσκοπούν να καταστήσουν τις διατάξεις σαφέστερες.
186. Η παράγραφος **ORO.AOC.025** «Αλλαγές» διαγράφηκε καθώς καλύπτεται επαρκώς στο τμήμα ORO.GEN. Ένας προκαταρκτικός κατάλογος αλλαγών που υπόκεινται σε προηγούμενη αλλαγή εισάγεται ως υλικό καθοδήγησης στο τμήμα ORO.GEN που θα δημοσιευτεί με την απόφαση.
187. Παράγραφος **ORO.AOC.110 στοιχείο β)** «Μίσθωση»: εκφράστηκαν πολλές ανησυχίες σχετικά με τη μίσθωση αεροσκαφών από αερομεταφορείς τρίτων χωρών. Ο Οργανισμός εξέτασε προσεκτικά τις παρατηρήσεις που ελήφθησαν. Η μίσθωση αποτελεί ένα σημαντικό επιχειρηματικό εργαλείο για τις εμπορικές αεροπορικές

εταιρείες και συνεπώς οι κανόνες σχετικά με την ασφάλεια πρέπει να είναι ανάλογοι. Ωστόσο, είναι επίσης σαφές ότι η μίσθωση αεροσκαφών, ιδιαιτέρως η μίσθωση αεροσκαφών από αερομεταφορείς τρίτων χωρών, πρέπει να πραγματοποιείται σε ένα ελεγχόμενο περιβάλλον εξασφαλίζοντας ένα αποδεκτό επίπεδο ασφάλειας. Ο ευρωπαίος νομοθέτης το αναγνώρισε αυτό και αντιμετώπισε τη μίσθωση στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1008/2008 και στον κανονισμό EU-OPS. Και τα δύο αυτά νομοθετήματα λήφθηκαν υπόψη στην τροποποίηση του κείμενου του κανόνα στην ΕΠΤ. Ο Οργανισμός πιστεύει ότι το τροποποιημένο κείμενο που παρουσιάζεται στην παρούσα γνώμη παρέχει την αναγκαία ευελιξία για τις εμπορικές αεροπορικές εταιρείες και παράλληλα προσφέρει ένα επίπεδο ασφάλειας που αναμένουν το κοινό και ο νομοθέτης.

188. Το κείμενο της διάταξης σχετικά με τη μίσθωση τροποποιήθηκε σημαντικά. Οι κύριες αλλαγές αφορούν την πλήρη μίσθωση αεροσκαφών από αερομεταφορείς τρίτων χωρών. Σε πολλές παρατηρήσεις αναφέρθηκε ότι θεωρείται δύσκολη η ικανοποίηση των απαιτήσεων για την πλήρη μίσθωση αυτών των αεροσκαφών όπως παρουσιάζονται στην ΕΠΤ/το ΕΑΠ. Ο κανονισμός EU-OPS επιτρέπει την εφαρμογή στην πλήρη μίσθωση προτύπων ασφάλειας «ισοδύναμων» εκείνων που καθορίζονται στον κανονισμό EU-OPS. Λαμβάνοντας υπόψη τις παρατηρήσεις που ελήφθησαν και προκειμένου να υπάρξει ευθυγράμμιση με τον κανονισμό EU-OPS, εισήχθηκε η διατύπωση «ισοδύναμα πρότυπα ασφάλειας». Κατά συνέπεια, ο αερομεταφορέας της Ευρωπαϊκής Ένωσης διαθέτει πλέον τη δυνατότητα να αποδείξει στην αρμόδια αρχή ότι ένα αεροσκάφος που μισθώνεται σε καθεστώς πλήρους μίσθωσης υπόκειται σε πρότυπα ισοδύναμα με τους κανόνες ασφάλειας της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Επίσης εκφράστηκαν ανησυχίες σχετικά με την εφαρμογή του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2042/2003 της Επιτροπής και του παραρτήματος III του μέρους FCL. Οι παρατηρήσεις που αφορούν τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2042/2003 της Επιτροπής θα εξεταστούν στο ΕΑΠ στην ΕΠΤ 2010-10. Οι παρατηρήσεις σχετικά με το παράρτημα III του μέρους FCL θα εξεταστεί σε νέα διαδικασία θέσπισης κανόνων (FCL.002).
189. Σε κάποιες παρατηρήσεις αναφέρθηκε ότι το τμήμα ORO.AOC πρέπει να αντανakλά την υφιστάμενη πρακτική της μίσθωσης υπό όρους αεροσκαφών νηολογημένα σε τρίτες χώρες σε περίπτωση επιχειρησιακές ανάγκες περιορισμένης διάρκειας. Παρόμοιες παρατηρήσεις υποβλήθηκαν για την ΕΠΤ 2010-10. Καθώς η μίσθωση υπό όρους αποτελεί κυρίως ζήτημα διαρκούς αξιοπλοΐας, οι προϋποθέσεις υπό τις οποίες θα μπορούσε να πραγματοποιηθεί η μίσθωση υπό όρους αεροσκαφών νηολογημένων σε τρίτες χώρες θα εξεταστεί στο πλαίσιο του ΕΑΠ στην ΕΠΤ 2010-10. Αυτή η διαδικασία θέσπισης κανόνων ενδεχομένως να απαιτήσει επαναξιολόγηση στο μέλλον των διατάξεων του τμήματος ORO.AOC για τη μίσθωση υπό όρους.
190. Όσον αφορά την εκμίσθωση υπό όρους, η αναφορά στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2042/2003 της Επιτροπής μεταφέρθηκε στην παράγραφο ARO.OPS.110. Επίσης η απαίτηση για τη διαγραφή του αεροσκάφους από το πιστοποιητικό αερομεταφορέα του εκμισθωτή μεταφέρθηκε στην παράγραφο ARO.OPS.110 καθώς αποτελεί ευθύνη της αρμόδιας αρχής να εξασφαλιστεί η διαγραφή του αεροσκάφους από το πιστοποιητικό του αερομεταφορέα εντός της κατάλληλης προθεσμίας. Το κείμενο τροποποιήθηκε ώστε να αποσαφηνιστεί ότι δεν θα είναι αναγκαία η συμπερίληψη των οικονομικών συμφωνιών της μισθωτήριας σύμβασης σε αίτηση για τη χορήγηση έγκρισης.

191. Εισάχθηκε μια νέα παράγραφος σχετικά με την πλήρη μίσθωση δυνάμει της οποίας απαιτείται από τους αερομεταφορείς της Ευρωπαϊκής Ένωσης να ενημερώνουν την αρμόδια αρχή τους στην περίπτωση σύναψης συμφωνίας πλήρους εκμίσθωσης.
192. Στην παράγραφο **ORO.AOC.115** «Συμφωνίες κοινού κωδικού»: τα όσα αναφέρθηκαν σχετικά με τη μίσθωση ισχύουν επίσης για τον κοινό κωδικό. Σε πολλές παρατηρήσεις αναφέρθηκε ότι το μέρος TCO δεν θα έπρεπε να ισχύει για τις συμφωνίες κοινού κωδικού με αερομεταφορείς τρίτων χωρών καθώς ορισμένοι εταίροι κοινού κωδικού δεν πετούν ποτέ προς την Ευρώπη. Σε ορισμένες παρατηρήσεις αμφισβητήθηκε η νομική βάση της κανονιστικής ρύθμισης της χρήσης κοινού κωδικού και προτάθηκε η ανάθεση της επιτήρησης των εταιρών κοινού κωδικού στον αερομεταφορέα της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Επιπλέον, αμφισβητήθηκε η συμμόρφωση προς τις βασικές απαιτήσεις (παράρτημα IV του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008) καθώς δεν θα μπορούσε να επιτευχθεί πλήρης συμμόρφωση από αερομεταφορείς τρίτων χωρών. Σε άλλες παρατηρήσεις αναφέρθηκε ότι το θέμα του κοινού κωδικού θα μπορούσε να εξεταστεί σε μια χωριστή διαδικασία θέσπισης κανόνων. Πρώτον πρέπει να τονιστεί ότι ο Οργανισμός εξετάζει τη χρήση κοινού κωδικού εντός του πεδίου εφαρμογής του άρθρου 4 παράγραφος 1 στοιχείο β) του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008. Μετά την εξέταση των παρατηρήσεων, η διάταξη σχετικά με τον κοινό κωδικό τροποποιήθηκε. Στη νέα πρόταση για τη γνώμη διαγράφηκε η αναφορά στο μέρος TCO. Η επιτήρηση των εταιρών κοινού κωδικού εμπίπτει πλέον στη σφαίρα ευθύνης του αερομεταφορέα της Ευρωπαϊκής Ένωσης εξασφαλίζοντας διαρκή συμμόρφωση προς τις βασικές απαιτήσεις. Για αυτόν το σκοπό ο αερομεταφορέας πρέπει να εκπονήσει πρόγραμμα ελέγχου κοινού κωδικού. Αυτό ισχύει επίσης για τους εταίρους κοινού κωδικού που δεν λειτουργούν στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Θα καταρτιστεί υλικό καθοδήγησης με έναν πίνακα διατάξεων προς τις οποίες θα υπάρχει συμμόρφωση. Η συμμόρφωση προς αυτές τις διατάξεις θα εξασφαλίσει τη συμμόρφωση προς τις βασικές απαιτήσεις στο παράρτημα IV του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008. Οι διατάξεις στον πίνακα θα είναι πανομοιότυπες με εκείνες που ισχύουν για τους αερομεταφορείς τρίτων χωρών όταν υποβάλλουν αίτηση για τη χορήγηση εξουσιοδότησης σύμφωνα με το μέρος TCO. Τέλος, η διάταξη τροποποιήθηκε κατά τρόποι ώστε να εξασφαλίζεται ότι ένας αερομεταφορέας της Ευρωπαϊκής Ένωσης δεν μπορεί να πωλεί ή να εκδίδει εισιτήρια για πτήση που εκτελεί αερομεταφορέας του οποίου η λειτουργία απαγορεύεται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2111/2005³² (κατάλογος ασφάλειας της Ευρωπαϊκής Ένωσης). Εξακολουθεί να είναι δυνατό για έναν αερομεταφορέα τρίτης χώρας που συμπεριλαμβάνεται στον κατάλογο ασφάλειας της Ευρωπαϊκής Ένωσης να πωλεί και να εκδίδει εισιτήρια για πτήση που εκτελεί εταίρος κοινού κωδικού του εν λόγω αερομεταφορέα που είναι αερομεταφορέας της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Η προσέγγιση που ακολουθείται ως προς τον κοινό κωδικό είναι σε μεγάλο βαθμό ευθυγραμμισμένη με τις «Κατευθυντήριες γραμμές του προγράμματος ασφάλειας κοινού κωδικού» («Code-share Safety Program Guidelines») του Υπουργείου Μεταφορών και της Ομοσπονδιακής Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας των Η.Π.Α.

³² Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 2111/2005 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 14ης Δεκεμβρίου 2005 για τη σύσταση κοινοτικού καταλόγου αερομεταφορέων των οποίων απαγορεύεται η λειτουργία στην Κοινότητα και την ενημέρωση των επιβατών αεροπορικών μεταφορών σχετικά με την ταυτότητα του πραγματικού αερομεταφορέα, καθώς και για την κατάργηση του άρθρου 9 της οδηγίας 2004/36/ΕΚ. *EE L 344 της 27.12.2005, σ. 15.*

193. Η παράγραφος **ORO.AOC.120** «Εγκρίσεις πιστοποιητικού αερομεταφορέα για την παροχή εκπαίδευσης του μέρους CC και την έκδοση βεβαιώσεων επαγγελματικής επάρκειας των πληρωμάτων θαλάμου επιβατών» μεταφέρει τις απαιτήσεις του κανονισμού EU-OPS που δεν καλύπτονταν πλήρως στην ΕΠΤ.
194. **ORO.AOC.125** «Μη εμπορικές δραστηριότητες αεροσκάφους σύμφωνα με πιστοποιητικό αερομεταφορέα»: τρεις αλλαγές πραγματοποιήθηκαν σε αυτήν τη διάταξη. Πρώτον, η παράγραφος OR.OPS.GEN.105 μεταφέρθηκε στην παράγραφο ORO.AOC.125. Δεύτερον, προκειμένου να καταστεί σαφέστερο το θέμα, ο τίτλος αλλάχθηκε σε «Μη εμπορικές δραστηριότητες αεροσκάφους σύμφωνα με πιστοποιητικό αερομεταφορέα». Τρίτον, ο Οργανισμός προτείνει ένα νέο κείμενο που καθορίζει τις ενέργειες στις οποίες πρέπει να προβεί ένας αερομεταφορέας, κάτοχος πιστοποιητικού αερομεταφορέα, όταν επίσης σκοπεύει να εκμεταλλεύεται αεροσκάφη μη εμπορικών. Η αρχή παραμένει: οι διαδικασίες για την εκτέλεση μη εμπορικών δραστηριοτήτων πρέπει να προσδιορίζονται στο εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας όπου πρέπει να καθορίζονται σαφώς οι διαφορές των διαδικασιών λειτουργίας (μεταξύ εμπορικών και μη εμπορικών δραστηριοτήτων). Επίσης, ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι το εμπλεκόμενο προσωπικό είναι πλήρως ενήμερο ως προς τις σχετικές διαδικασίες. Επιπροσθέτως, αυτή η καταχώριση πρέπει να εγκριθεί από την αρμόδια αρχή. Ωστόσο, δεν είναι αναγκαία δήλωση όταν ένας εμπορικός αερομεταφορέας εκτελεί μη εμπορικές πτήσεις. Η διάταξη τροποποιήθηκε ελαφρώς για περισσότερη σαφήνεια, μετά τις παρατηρήσεις που ελήφθησαν σχετικά με το ΕΑΠ.
195. **ORO.AOC.130 στοιχείο α)** «Παρακολούθηση στοιχείων πτήσης»: η έννοια «*εκτός αν πετούν προσωρινά και μόνο για πτήσεις αυτομεταφοράς ή δοκιμαστικές πτήσεις*» εισάχθηκε στο ΕΑΠ μετά από παρατήρηση σχετικά με την ΕΠΤ-2009-2c, επειδή οι αερομεταφορείς που εκτελούν πτήσεις χωρίς έσοδα δεν μπορούν να υλοποιήσουν εύκολα ένα πρόγραμμα παρακολούθησης στοιχείων πτήσης. Ωστόσο, η εσωτερική αναθεώρηση κατέληξε ότι αυτή η έννοια δεν καλύπτει επαρκώς και επακριβώς το σκοπό της αλλαγής και ότι υπάρχει κίνδυνος αθέλητων και απρόβλεπτων αρνητικών επιπτώσεων στην ασφάλεια. Επιπλέον, η παράγραφος ORO.AOC.130 είναι πλήρως ευθυγραμμισμένη με την παράγραφο EU-OPS 1.037 και το μέρος I 3.3.6 του παραρτήματος 6 του ICAO. Συνεπώς, αποφασίστηκε η διαγραφή του κειμένου «*εκτός αν πετούν προσωρινά και μόνο για πτήσεις αυτομεταφοράς ή δοκιμαστικές πτήσεις*».

ORO.DEC –Δήλωση

196. Αυτό το τμήμα περιέχει την απαίτηση για υποβολή δήλωσης. Το περιεχόμενο του εντύπου της δήλωσης ορίζεται στο προσάρτημα I του μέρους ORO. Ισχύει για μη εμπορικούς αερομεταφορείς που εκμεταλλεύονται σύνθετα μηχανοκίνητα αεροσκάφη (αερομεταφορείς NCC). Οι απαιτήσεις εφαρμόζουν το άρθρο 8 παράγραφος 5 στοιχείο δ) του βασικού κανονισμού. Αυτό το τμήμα συμπληρώνει την παράγραφο ARO.GEN.345.
197. Σύμφωνα με τον βασικό κανονισμό και όπως έχει ήδη προταθεί στην ΕΠΤ/το ΕΑΠ, όλοι οι αερομεταφορείς πρέπει να υποβάλουν δήλωση στο κράτος του αερομεταφορέα. Συμπεριλαμβάνονται διαχειριζόμενες πτητικές λειτουργίες αεροσκαφών που εκτελούνται ως μη εμπορικές δραστηριότητες.

198. Σκοπός της δήλωσης είναι:

- να αναγνωρίσει ο αερομεταφορέας τις ευθύνες του σύμφωνα με τους ισχύοντες κανονισμούς για την ασφάλεια και να δηλώσει ότι διαθέτει όλες τις αναγκαίες εγκρίσεις·
- να ενημερωθεί η αρμόδια αρχή για την ύπαρξη ενός αερομεταφορέα· και
- να μπορεί η αρμόδια αρχή να εκπληρώνει τις υποχρεώσεις της ως προς την επιτήρηση.

199. Το περιεχόμενο της δήλωσης αναθεωρήθηκε με βάση τις παρατηρήσεις που ελήφθησαν. Οι όροι ευθυγραμμίστηκαν με εκείνους που χρησιμοποιούνται σε άλλα τμήματα και μέρη.

ORO.MLR – Εγχειρίδια, μητρώα και αρχεία

200. Οι προτεινόμενοι εκτελεστικοί κανόνες στο τμήμα ORO.MLR, οι οποίοι υλοποιούν τις παραγράφους 8.α.3 και 8.β του παραρτήματος IV του βασικού κανονισμού, περιέχουν διατάξεις σχετικά με το εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας, τον κατάλογο ελάχιστου εξοπλισμού, το μητρώο καταγραφής πτήσης του αερομεταφορέα και την τήρηση αρχείων από αυτόν.

201. Για τις δραστηριότητες εμπορικών αερομεταφορών με ελικόπτερα και αεροπλάνα, οι προτεινόμενοι εκτελεστικοί κανόνες βασίζονται στις υφιστάμενες απαιτήσεις λ.χ. κανονισμός EU-OPS, JAR-OPS 3 και JAR-MMEL/MEL, με τις ακόλουθες σημαντικές διαφορές:

- Παρότι οι διατάξεις σχετικά με τη διάρθρωση του εγχειριδίου πτητικής λειτουργίας (μέρη Α έως Δ), οι οποίες αντιγράφηκαν από τα προσαρτήματα του κανονισμού EU-OPS/ της JAR-OPS 3, παρουσιάζονται ως εκτελεστικοί κανόνες, ο κατάλογος των περιεχομένων για το εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας θα παρουσιαστεί ως αποδεκτό μέσο συμμόρφωσης ώστε να προσφέρει ευελιξία και αναλογικότητα.
- Η κατάρτιση του εγχειριδίου πτητικής λειτουργίας στην αγγλική γλώσσα δεν είναι υποχρεωτική σύμφωνα με τον κανονισμό EU-OPS/την JAR-OPS 3, εν τούτοις στις μεταφερόμενες διατάξεις του κανονισμού EU-OPS/της JAR-OPS 3 καθίσταται σαφές ότι αποτελεί ευθύνη του αερομεταφορέα να εξασφαλίσει ότι το προσωπικό μπορεί να κατανοήσει τη γλώσσα του εγχειριδίου πτητικής λειτουργίας. Σύμφωνα με τις παρατηρήσεις πολλών ενδιαφερόμενων, αποτελεί θέμα ασφάλειας να είναι το προσωπικό πτητικής λειτουργίας σε θέση να κατανοεί τη γλώσσα του εγχειριδίου πτητικής λειτουργίας.
- Οι διατάξεις για τον κατάλογο ελάχιστου εξοπλισμού περιέχουν μια επιπρόσθετη αναφορά στα μελλοντικά δεδομένα λειτουργικής καταλληλότητας που καθορίζονται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1702/2003 της Επιτροπής.

202. Για τις μη εμπορικές δραστηριότητες με σύνθετα μηχανοκίνητα αεροσκάφη, οι προτεινόμενοι εκτελεστικοί κανόνες βασίζονται στο παράρτημα 6 του ICAO μέρος II ενότητες 2 και 3, και μέρος III ενότητα 3, χωρίς σημαντικές διαφορές.

203. Για τις μη εμπορικές ειδικευμένες δραστηριότητες με σύνθετα μηχανοκίνητα αεροσκάφη και τις εμπορικές ειδικευμένες δραστηριότητες, οι προτεινόμενοι εκτελεστικοί κανόνες βασίζονται στο παράρτημα 6 του ICAO μέρος II ενότητα 2 και μέρος III ενότητα 3, χωρίς σημαντικές διαφορές.

ORO.SEC – Ασφάλεια

204. Οι προτεινόμενοι εκτελεστικοί κανόνες στο τμήμα OR.OPS.SEC περιέχουν τις απαιτήσεις βάσει των οποίων οι αερομεταφορείς πρέπει να διαθέτουν προστατευτικές διαδικασίες και εξοπλισμό για την προστασία του θαλάμου πληρώματος πτήσης από παραβιάσεις των κανόνων ασφαλείας. Στην περίπτωση των αεροπλάνων, οι απαιτήσεις ισχύουν για όλα τα αεροπλάνα που διαθέτουν θύρα του θαλάμου πληρώματος πτήσης και για όλα τα αεροπλάνα εμπορικών αερομεταφορών με μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης άνω των 45 500 kg και με μέγιστη επιχειρησιακή διαμόρφωση άνω των 60 θέσεων επιβατών.

Η απαίτηση για τα ελικόπτερα πρέπει να τηρείται αν ο θάλαμος πληρώματος πτήσης διαθέτει θύρα.

205. Οι προτεινόμενοι κανόνες βασίζονται στο τμήμα S του κανονισμού EU-OPS και στο τμήμα S της JAR-OPS 3 και αντανakλούν το περιεχόμενο και το σκοπό των αναφερόμενων τμημάτων. Οι προτεινόμενοι κανόνες είναι επίσης ευθυγραμμισμένοι με το μέρος I του παραρτήματος 6 του ICAO.

206. Το κύριο θέμα ήταν η ανησυχία που εξέφρασαν οι ενδιαφερόμενοι για τυχόν σύγκρουση κανόνων μεταξύ των κανόνων που πρότεινε ο Οργανισμός για την ασφάλεια πτήσης και του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 300/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 11ης Μαρτίου 2008 για τη θέσπιση κοινών κανόνων στο πεδίο της ασφαλείας της πολιτικής αεροπορίας και την κατάργηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2320/2002³³. Συμφωνήθηκε με την Επιτροπή ότι ο Οργανισμός θα διατηρούσε στην παρούσα γνώμη μόνο τους κανόνες που έχουν έντονη διάσταση ως προς την ασφάλεια και δεν καλύπτονται από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 300/2008 ή από τον ICAO και ότι θα μεταβιβάσει τους υπόλοιπους κανόνες στην Επιτροπή για μεταγενέστερη ανάπτυξη.

ORO.FC – Πλήρωμα πτήσης

207. Οι προτεινόμενοι εκτελεστικοί κανόνες στο τμήμα ORO.FC περιέχουν τις απαιτήσεις ως προς τα προσόντα, την εκπαίδευση και τον έλεγχο των μελών του πληρώματος πτήσης.

- Η ενότητα 1 καθορίζει τις κοινές απαιτήσεις και ισχύει τόσο για τις μη εμπορικές δραστηριότητες σύνθετων μηχανοκίνητων αεροσκαφών καθώς και για κάθε εμπορική δραστηριότητα.
- Η ενότητα 2 καθορίζει επιπλέον απαιτήσεις που ισχύουν για εμπορικές αερομεταφορές, πλην των πτητικών λειτουργιών ανεμοπλάνων ή αερόστατων και των επιβατικών μεταφορών που πραγματοποιούνται στο πλαίσιο κανόνων πτήσης εξ όψεως (VFR) την ημέρα, με προέλευση και προορισμό το ίδιο αεροδρόμιο ή τον ίδιο χώρο λειτουργίας και με μέγιστη διάρκεια 30 λεπτών, ή σε τοπική περιοχή που υποδεικνύει η αρμόδια αρχή, με:
- μονοκινητήρια ελικοφόρα αεροπλάνα με μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης έως 5 700 κιλά που μεταφέρουν το πολύ έξι άτομα συμπεριλαμβανομένου του χειριστή· ή

³³ ΕΕ L 97 της 9.4.2008, σ.72.

- μονοκινητήρια ελικόπτερα που μεταφέρουν το πολύ έξι άτομα συμπεριλαμβανομένου του χειριστή.
 - Η ενότητα 3 καθορίζει επιπλέον απαιτήσεις που ισχύουν για τις εμπορικές δραστηριότητες πλην των εμπορικών αερομεταφορών και των πτητικών λειτουργιών ανεμοπλάνων ή αερόστατων και για τις εμπορικές αερομεταφορές με προέλευση και προορισμό το ίδιο αεροδρόμιο, όπως αναφέρεται στην προηγούμενη παράγραφο.
208. Οι προτεινόμενοι κανόνες βασίζονται στον κανονισμό EU-OPS και την JAR-OPS 3 για τις εμπορικές αερομεταφορές καθώς και στις JAR-OPS 0, 2 και 4 για τις εμπορικές δραστηριότητες πλην των εμπορικών αερομεταφορών και των μη εμπορικών δραστηριοτήτων με σύνθετα μηχανοκίνητα αεροσκάφη. Οι απαιτήσεις που ισχύουν για τις μη εμπορικές δραστηριότητες είναι ευθυγραμμισμένες και πλήρως σύμφωνες με παράρτημα 6 του ICAO μέρος II για τα αεροπλάνα και μέρος III ενότητα III για τα ελικόπτερα.
209. Όσον αφορά τις εμπορικές αερομεταφορές, συγκριτικά με τον κανονισμό EU-OPS/την JAR-OPS 3 και επιπροσθέτως των γενικών αλλαγών που περιγράφονται στο ΕΑΠ 2009-02b, παράγραφος 89ff³⁴, επισημαίνονται τα εξής:
- Οι απαιτήσεις που ισχύουν για τα αεροπλάνα και τα ελικόπτερα είναι εναρμονισμένες όσο το δυνατόν περισσότερο λαμβάνοντας υπόψη τις διαφορές μεταξύ των χαρακτηριστικών λειτουργίας και των δύο κατηγοριών αεροσκαφών.
 - Παρότι οι ελαφρύνσεις του προσαρτήματος 1 της παραγράφου 1.005 στοιχείο α) του κανονισμού EU-OPS και του προσαρτήματος 3.005 στοιχείο στ) της JAR-OPS 3 έχουν μεταφερθεί πλήρως στους προτεινόμενους εκτελεστικούς κανόνες, οι ενδιαφερόμενοι ζήτησαν να ληφθεί περαιτέρω υπόψη η αναλογικότητα των κανόνων. Συνεπώς, συγκεκριμένες δραστηριότητες με προέλευση και προορισμό το ίδιο αεροδρόμιο, όπως περιγράφεται παραπάνω, έχουν υποβληθεί στο ίδιο σύνολο κανόνων με τις εμπορικές δραστηριότητες πλην των εμπορικών αερομεταφορών. Κατά τη θέσπιση του κατωφλίου λήφθηκαν υπόψη το επίπεδο ασφάλειας που αναμένεται από τις εμπορικές αερομεταφορές καθώς και η ισχύουσα νομοθεσία των κρατών μελών. Όσον αφορά τα ελικόπτερα, ο αριθμός των 6 ατόμων θεωρείται ως συμβιβασμός μεταξύ μικρών και μεσαίου μεγέθους ελικοπτέρων και πρέπει να καλύπτει τις περισσότερες δραστηριότητες επίσκεψης αξιοθέατων. Το κριτήριο του κινητήρα θεωρείται καταλληλότερο από το όριο του βάρους των 3 175 kg καθώς με βάση το τελευταίο θα συμπεριλαμβανόταν ορισμένα σύνθετα πολυκινητήρια ελικόπτερα. Οι κύριες διαφορές στους προτεινόμενους εκτελεστικούς κανόνες αφορούν τον ετήσιο περιοδικό έλεγχο ικανοτήτων του αερομεταφορέα και τις απαιτήσεις σχετικά με τον κύκλο μαθημάτων για κυβερνήτες, τη διαχείριση πόρων πληρώματος και τη μετεκπαίδευση. Ως προς τις τελευταίες οι διαφορές είναι λιγότερο κανονιστικές.
 - Οι απαιτήσεις πρόσφατης πείρας για όλους τους χειριστές μεταφέρονται στο τμήμα FCL, συγκεκριμένα στην παράγραφο FCL.060, καθώς θεωρείται ότι αποτελούν περιορισμό των δικαιωμάτων του πτυχίου.
 - Η έγκριση χρήστη προσομοιωτικών συσκευών πτητικής εκπαίδευσης βελτιώθηκε ώστε να συμπεριλαμβάνει απαιτήσεις σύμφωνα με τις οποίες ο αερομεταφορέας

³⁴ <http://easa.europa.eu/rulemaking/docs/crd/part-ops/CRD%20a.1%20-%20Explanatory%20Note%20-%20OPS%20Parts.pdf>

πρέπει να εκπονήσει ένα σύστημα για τη δέουσα διαχείριση των αλλαγών στις προσομοιωτικές συσκευές πτητικής εκπαίδευσης που ενδεχομένως να επηρεάσουν τα εκπαιδευτικά του προγράμματα.

- Σχετικά με την αρμοδιότητα διαδρομής/περιοχής και αεροδρομίου, η λέξη «πιστοποίηση» δεν μεταφέρεται καθώς χρησιμοποιείται μόνο σε σχέση με τα πτυχία χειριστή. Ο κανονισμός EU-OPS/η JAR-OPS δεν εξηγεί και δεν καθορίζει αυτήν την πιστοποίηση, ποιος την εκδίδει ή αν είναι συναφής ή μη με το πτυχίο. Συνεπώς, προς αποφυγή σύγχυσης ως προς την ορολογία που θα μπορούσε να προκαλέσει σύγχυση στο καθεστώς, θεωρήθηκε καλύτερο να διαγραφεί η αναφορά στην «πιστοποίηση» διατηρώντας τις απαιτήσεις ουσιαστικά αμετάβλητες.
 - Λαμβάνοντας υπόψη τις παρατηρήσεις που ελήφθησαν, η εκπαίδευση στην ολοκληρωμένη αξιοποίηση πληρώματος συμπεριλήφθηκε σε κάθε εκπαίδευση μονομελούς πληρώματος. Αυτό οφείλεται στο ότι η ολοκληρωμένη αξιοποίηση πληρώματος δεν αφορά μόνο τη διεπαφή μεταξύ των δύο χειριστών του ίδιου πληρώματος αλλά επίσης τη διεπαφή, για παράδειγμα, με το πλήρωμα εδάφους. Επιπλέον, διδάσκει την αποτελεσματική διαχείριση του φόρτου εργασίας στο πιλοτήριο η οποία αποτελεί σημαντική πτυχή για τις πτητικές λειτουργίες μονομελούς πληρώματος.
 - Επιπλέον απαιτήσεις για πτητικές λειτουργίες μονομελούς πληρώματος σε πτήση με όργανα ή κατά τη νύχτα εισάγονται βάσει της JAA NPA OPS 65, σε ευθυγράμμιση με το παράρτημα 6 του ICAO μέρος I τροπολογία 29.
210. Συνολικά, εξασφαλίζεται συμβατότητα με το μέρος FCL και τη νέα έννοια των δεδομένων λειτουργικής καταλληλότητας. Η έννοια αυτή είχε ήδη ενσωματωθεί στον κανονισμό EU-OPS μέσω αναφοράς στη μεικτή επιτροπή επιχειρησιακής αξιολόγησης (JOEB).
211. Εντοπίζονται οι ακόλουθες διαφορές με το παράρτημα 6 του ICAO:
- Αλλαγές που πραγματοποιήθηκαν σχετικά με το πεδίο εφαρμογής για τη θέσπιση αναλογικών κανόνων κυρίως για πτήσεις εμπορικών αερομεταφορών με προέλευση και προορισμό το ίδιο αεροδρόμιο. Επιπλέον, λήφθηκε υπόψη το παράρτημα 1 της παραγράφου 1.005 σημείο α) του κανονισμού EU-OPS. Αυτό αποτελεί μη συμμόρφωση προς το παράρτημα 6 μέρος I 9.4.4.1 σχετικά με τον αριθμό των ετήσιων περιοδικών ελέγχων ικανοτήτων αερομεταφορέα. Το αυτό ισχύει για το παράρτημα 6 μέρος III ενότητα II 7.4.3.1. λόγω μεταφοράς του προσαρτήματος 3.005 στ) της JAR-OPS 3 με τις πτήσεις αναφορικά με πτήσεις εξ όψεως την ημέρα με αναφορά σε ευδιάκριτα σημεία μη σύνθετων μηχανοκίνητων ελικοπτέρων.
 - Οι διατάξεις για τους χειριστές ασύρματου και τους αεροναυτίλους δεν συμπεριλήφθηκαν στον κανονισμό EU-OPS και συνεπώς δεν συμπεριλαμβάνονται στο προτεινόμενο κείμενο. Αυτό αποτελεί μη συμμόρφωση προς το παράρτημα 6 μέρος I παράγραφος 9.1.2 για τους χειριστές ασύρματου. Δεν υπάρχουν πτητικές λειτουργίες που απαιτούν αεροναυτίλους. Επιπλέον, παρότι ο Οργανισμός μπορεί να ρυθμίζει τη λειτουργία αυτών των μελών πληρώματος, τα κράτη μέλη εξακολουθούν να φέρουν την ευθύνη για τη ρύθμιση της πιστοποίησής τους. Αυτό σημαίνει ότι το παράρτημα 6 μέρος I παράγραφος 9.1.3 και μέρος II παράγραφος 3.9.1.2 σχετικά με τους ιπτάμενους μηχανικούς εφαρμόζονται μόνο εν μέρει από τους εν λόγω κανόνες καθώς η αδειοδότηση εξακολουθεί να αποτελεί αρμοδιότητα των κρατών μελών.

- Όσον αφορά τη γνώση της διαδρομής/περιοχής και του αεροδρομίου, η μεταφορά μιας διάταξης από το προσάρτημα 1 της παραγράφου 1.005 στοιχείο α) του κανονισμού EU-OPS δημιουργεί, για πτήσεις εξ όψεως αεροπλάνων επιδόσεων κατηγορίας B, περίπτωση μη συμμόρφωσης προς το παράρτημα 6 μέρος I παράγραφοι 9.4.3.5 και 9.4.3.6 σχετικά με τη δωδεκάμηνη περίοδο.
- Όσον αφορά τις πτητικές λειτουργίες μονομελούς πληρώματος σε πτήση με όργανα τη νύχτα δεν γίνεται ιδιαίτερη αναφορά στο πρότυπο του παραρτήματος 6 μέρος I παράγραφος 9.4.5.3 σχετικά με τον αρχικό έλεγχο στην περίπτωση μονομελούς πληρώματος και σε περιβάλλον αντιπροσωπευτικό της πτητικής λειτουργίας. Το κείμενο που προκύπτει είναι, ωστόσο, το ίδιο με εκείνο του κανονισμού EU-OPS και συνεπώς δεν τροποποιήθηκε, σύμφωνα με τις κατευθυντήριες γραμμές που συμφωνήθηκαν από την Επιτροπή και την επιτροπή του EASA.

212. Τα ακόλουθα επισημάνθηκαν ως θέματα για περαιτέρω θέσπιση κανόνων:

- αναθεώρηση και ενημέρωση των διατάξεων ολοκληρωμένης αξιοποίησης πληρώματος λαμβάνοντας υπόψη την πείρα που έχει αποκτηθεί τα τελευταία χρόνια·
- πρόγραμμα εναλλακτικής εκπαίδευσης και πιστοποίησης για εμπορικές αερομεταφορές με ελικόπτερα.

213. Από τις παρατηρήσεις που ελήφθησαν προκύπτει επίσης ότι η εκπαίδευση για πτητικές λειτουργίες μονομελούς πληρώματος είναι αμφιλεγόμενη και ενδεχομένως να απαιτηθεί περαιτέρω εξέταση. Ωστόσο, δεν υποβλήθηκαν πολλές λεπτομερείς προτάσεις για βελτίωση. Ο Οργανισμός ενδεχομένως να προσθέσει μια επιπλέον δραστηριότητα θέσπισης κανόνων σχετικά με αυτό το θέμα σε μεταγενέστερο στάδιο σε αναμονή περαιτέρω προτάσεων θέσπισης κανόνων από τους ενδιαφερόμενους.

ORO.CC – Πλήρωμα θαλάμου επιβατών

214. Οι προτεινόμενοι εκτελεστικοί κανόνες στο τμήμα ORO.CC περιέχουν τις απαιτήσεις σχετικά με την εκπαίδευση, τον έλεγχο και την εγκυρότητα που πρέπει να πληροί κάθε αεροσκάφος ενός αερομεταφορέα που διαθέτει πλήρωμα θαλάμου επιβατών προκειμένου να διασφαλίζεται η διαρκής πιστοποίηση των μελών του πληρώματος θαλάμου επιβατών.

- Η ενότητα 1 καθορίζει τις κοινές απαιτήσεις που ισχύουν για τις εμπορικές αερομεταφορές (CAT) καθώς και για τις μη εμπορικές δραστηριότητες με σύνθετα μηχανοκίνητα αεροσκάφη.
- Η ενότητα 2 θεσπίζει επιπρόσθετες απαιτήσεις που ισχύουν μόνο για τις εμπορικές αερομεταφορές.

215. Οι προτεινόμενοι κανόνες βασίζονται σε υφιστάμενες απαιτήσεις: λ.χ. τμήμα IE του κανονισμού EU-OPS και της JAR-OPS 3. Λήφθηκε επίσης υπόψη το TGL 44³⁵ που δημοσίευσε ο JAA και περιέχει την ενότητα 2 της JAR-OPS 1 (αποδεκτά μέσα συμμόρφωσης και ερμηνευτικό επεξηγηματικό υλικό).

³⁵ Διοικητικό υλικό και υλικό καθοδήγησης του JAA - τέταρτη ενότητα: πτητικές λειτουργίες, τρίτο μέρος: φυλλάδιο προσωρινής καθοδήγησης (JAR-OPS) - ΦΥΛΛΑΔΙΟ ΑΡΙΘ. 44: Η JAR-OPS 1 AMT 13 ΕΝΟΤΗΤΑ 2 ΕΝΗΜΕΡΩΘΗΚΕ ΩΣΤΕ ΝΑ ΣΥΜΠΕΡΙΛΑΒΕΙ ΤΙΣ ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΚΕΙΜΕΝΟΥ ΤΗΣ ΕΝΟΤΗΤΑΣ 2 ΑΠΟ ΤΙΣ ΑΝΑΣΤΑΛΕΙΣΕΣ ΕΠΤ ΤΟΥ JAA.

216. Οι απαιτήσεις είναι σύμφωνες προς το παράρτημα 6 του ICAO κεφάλαιο 12 του μέρους I για αεροπλάνα και κεφάλαιο 10 του μέρους III για ελικόπτερα. Οι προτεινόμενοι κανόνες είναι λεπτομερέστεροι από εκείνους που καθορίζονται από τα αντίστοιχα πρότυπα του ICAO. Το ίδιο ισχύει με τις απαιτήσεις του κανονισμού EU-OPS και της JAR-OPS 3. Ωστόσο, επίσης ελήφθησαν υπόψη οι λεπτομερείς συστάσεις του ICAO που συμπεριλαμβάνονται στο έγγραφο του ICAO 7192-AN/857 Training manual Part E-1 for Cabin Attendants' safety training (Second edition – 1996) [Εγχειρίδιο εκπαίδευσης μέρος E-1 για την ασφάλεια του πληρώματος θαλάμου επιβατών (δεύτερη έκδοση - 1996)].
217. Λαμβάνοντας υπόψη ότι στην πλειοψηφία των περιπτώσεων υπήρξε εθελούσια συμμόρφωση προς τις απαιτήσεις του κανονισμού EU-OPS για τις μη εμπορικές δραστηριότητες με σύνθετα μηχανοκίνητα αεροσκάφη, οι κύριες διαφορές μεταξύ του τμήματος ΙΕ του κανονισμού EU-OPS και του τμήματος ΙΕ της JAR-OPS 3 είναι οι ακόλουθες για τους δύο τύπους δραστηριοτήτων:
- Πεδίο εφαρμογής (ORO.CC.005): οι κανόνες που προτείνονται στην ενότητα 1 «Κοινές απαιτήσεις» θα ισχύουν για τις μη εμπορικές δραστηριότητες με σύνθετα μηχανοκίνητα αεροσκάφη και για τις εμπορικές αερομεταφορές.
 - Καθορισμός του ελάχιστου απαιτούμενου πληρώματος θαλάμου επιβατών (ORO.CC.100): η απαίτηση στον κανονισμό EU-OPS (OPS 1.990 στοιχείο β) σημείο 2) αποσαφηνίστηκε ώστε να διασφαλιστεί ότι όλοι οι αερομεταφορείς κατανοούν και λαμβάνουν υπόψη τους κανόνες αξιοπλοΐας και τις σχετικές απαιτήσεις πιστοποίησης που αφορούν το πλήρωμα θαλάμου επιβατών. Ιδιαίτερως, για τον καθορισμό του ελάχιστου πληρώματος θαλάμου επιβατών που είναι αναγκαίο για τις πτήσεις πρέπει να λαμβάνονται υπόψη οι απαιτήσεις πιστοποίησης που αφορούν την επίδειξη εκκένωσης, την άμεση ορατότητα του θαλάμου επιβατών και τα απαιτούμενα καθίσματα του πληρώματος θαλάμου επιβατών. Πρόσφατα η πείρα έδειξε ότι υπάρχουν διαφορετικές αντιλήψεις των διαδικασιών πιστοποίησης που είναι απαραίτητες για την έγκριση συγκεκριμένων διαμορφώσεων θέσεων επιβατών μεμονωμένων αεροσκαφών ή/και των επιπτώσεων του καθορισμού του ελάχιστου πληρώματος θαλάμου επιβατών που απαιτείται για τις πτήσεις. Παραδείγματος χάριν, από μια έκθεση διερεύνησης ατυχήματος προέκυψε ότι ο ελάχιστος απαιτούμενος αριθμός μελών πληρώματος θαλάμου επιβατών που καθοριζόταν στο εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας του σχετικού αερομεταφορέα ήταν μικρότερος από τον αριθμό που αναφερόταν στη σχετική επίδειξη/ανάλυση εκκένωσης για το συγκεκριμένο μεμονωμένο αεροσκάφος.
 - Έλεγχος της εκπαίδευσης των ανώτερων μελών πληρώματος θαλάμου επιβατών (παράγραφος ORO.CC.115 στοιχείο δ) και παράγραφος ORO.CC.260 στοιχείο α) σημείο 2): η απουσία ελέγχου στον κανονισμό EU-OPS μόνο για τη συγκεκριμένη εκπαίδευση θεωρήθηκε ευρέως ως μη συμβατή. Έχει πλέον πραγματοποιηθεί η διόρθωση που συνιστάται στις αντιδράσεις που ελήφθησαν κατά τη διαδικασία διαβούλευσης.
 - Εκπαίδευση σε τύπο αεροσκάφους και μετεκπαίδευση από αερομεταφορέα (ORO.CC.125): στον κανονισμό EU-OPS όλα τα σχετικά στοιχεία εκπαίδευσης αποτελούσαν μέρος ενός μόνου μετεκπαίδευσης. Υπήρξε διαφοροποίηση των στοιχείων εκπαίδευσης που είναι κοινά για όλα τα αεροσκάφη του ίδιου τύπου από τα στοιχεία εκπαίδευσης που αφορούν τους αερομεταφορείς, επιτυγχάνοντας έτσι συμβατότητα με το συνεχιζόμενο έργο που εκτελείται για τη διαδικασία που αφορά

τα δεδομένα λειτουργικής καταλληλότητας (OSD). Κατ' αυτόν τον τρόπο μπορεί επίσης να διευκολυνθεί η αναγνώριση της εκπαίδευσης στο μέλλον.

- Εκπαίδευση διαφορών (ORO.CC.130): σύμφωνα με τις αντιδράσεις που ζητούσαν σαφήνεια, η συγκεκριμένη εκπαίδευση καλύπτεται πλέον από απαίτηση χωριστή από εκείνη που αφορά την εκπαίδευση σε τύπο αεροσκάφους και τη μετεκπαίδευση από αερομεταφορέα. Κατ' αυτόν τον τρόπο διευκολύνεται επίσης η σύνδεση με τα κατάλληλα στοιχεία των δεδομένων λειτουργικής καταλληλότητας που αναφέρονται παραπάνω.
- Περίοδοι ισχύος εκπαίδευσης και ελέγχων (παράγραφος ORO.CC.140 στοιχείο ε) και παράγραφος ORO.CC.145 στοιχείο γ)): η έλλειψη σαφήνειας στον κανονισμό EU-OPS σχετικά με αυτές τις πτυχές επισημάνθηκε από τις διαφορετικές αντιλήψεις που εξέφρασαν οι ενδιαφερόμενοι στις αντιδράσεις που ελήφθησαν για το ΕΑΠ και αυτή αντιμετωπίστηκε αναλόγως λαμβάνοντας επίσης υπόψη τις διατάξεις του TGL 44 (ενότητα 2 της JAR-OPS 1).
- Βεβαιώσεις επαγγελματικής επάρκειας των πληρωμάτων θαλάμου επιβατών (CCA) (ORO.CC.210): σύμφωνα με το βασικό κανονισμό τα μέλη του πληρώματος θαλάμου επιβατών που ενέχονται σε εμπορικές αερομεταφορές πρέπει να κατέχουν βεβαίωση επαγγελματικής επάρκειας των πληρωμάτων θαλάμου επιβατών. Οι συμπληρωματικοί εκτελεστικοί κανόνες αποτελούν μέρος ενός ειδικού παραρτήματος (μέρος CC) του κανονισμού της Επιτροπής για τα πληρώματα πτήσης. Οι βεβαιώσεις επαγγελματικής επάρκειας των πληρωμάτων θαλάμου επιβατών πρέπει να διατηρούνται, και μπορεί επίσης να περιορίζονται, να αναστέλλονται ή να ανακαλούνται σε περίπτωση μη συμμόρφωσης εκ μέρους των κατόχων τους. Αυτό έρχεται σε αντίθεση με τις βεβαιώσεις εκπαίδευσης ασφάλειας που απαιτούνται σύμφωνα με τον κανονισμό EU-OPS, όπου δεν υπήρχαν προϋποθέσεις για τους κατόχους τους ως προς την ισχύ και τη χρήση. Συγκριτικά με την αρχική πρόταση της ΕΠΤ η απαίτηση για εκπαίδευση σε τύπο αεροσκάφους δεν αποτελεί πλέον προϋπόθεση για την έκδοση βεβαίωσης επαγγελματικής επάρκειας των πληρωμάτων θαλάμου επιβατών, όπως ζητείται ευρέως. Ωστόσο, οι έγκυρες αξιολογήσεις τύπου αεροσκάφους εξακολουθούν να αποτελούν προϋπόθεση για τη χρήση των βεβαιώσεων επαγγελματικής επάρκειας των πληρωμάτων θαλάμου επιβατών από τους κατόχους τους.
- Κατάλογος αξιολογήσεων τύπου αεροσκάφους για κατόχους βεβαιώσεων επαγγελματικής επάρκειας των πληρωμάτων θαλάμου επιβατών (ORO.CC.215 στοιχείο β) σημείο 2): Σύμφωνα με το βασικό κανονισμό οι βεβαιώσεις επαγγελματικής επάρκειας των πληρωμάτων θαλάμου επιβατών πρέπει να διατηρούνται σε ισχύ. Όπως ισχύει για κάθε άλλο προσωπικό πολιτικής αεροπορίας που πρέπει να συμμορφώνεται με κανόνες, οι κάτοχοι πρέπει ανά πάσα στιγμή να επιδεικνύουν συμμόρφωση για λόγους ασφάλειας και για την υποστήριξη της εναρμονισμένης εφαρμογής, επιτήρησης και τυποποίησης. Αυτό αποκτά ολοένα μεγαλύτερη σπουδαιότητα στο τρέχον πλαίσιο της αεροπορίας όπου τα περισσότερα μέλη των πληρωμάτων θαλάμου επιβατών εργάζονται για διάφορους αερομεταφορείς κατά τη διάρκεια του επαγγελματικού βίου τους και με τον αυξανόμενο αριθμό μελών των πληρωμάτων θαλάμου επιβατών που εργάζονται ως εξωτερικοί συνεργάτες, εποχικά και εκείνων που εργάζονται παράλληλα για περισσότερους τους ενός αερομεταφορείς. Επιπλέον, καθώς η βεβαίωση επαγγελματικής επάρκειας των πληρωμάτων θαλάμου επιβατών πρέπει να εκδίδεται έπειτα από τον κύκλο μαθημάτων αρχικής εκπαίδευσης, η συμμόρφωση των

κατόχων με τους ισχύοντες κανόνες ασφάλειας μπορεί να αποδειχθεί μόνο αν η βεβαίωση συμπληρώνεται με κατάλογο αξιολογήσεων σε τύπο αεροσκάφους, τις οποίες οι αερομεταφορείς θα διαθέτουν σε κάθε κάτοχο βεβαίωσης επαγγελματικής επάρκειας των πληρωμάτων θαλάμου επιβατών που απασχολούν. Αυτή η επιλογή θεωρήθηκε περισσότερο πρακτική από εκείνη που απαιτεί την επανέκδοση ή/και επανεπικύρωση της βεβαίωσης επαγγελματικής επάρκειας των πληρωμάτων θαλάμου επιβατών.

- Άσκηση καθηκόντων σε περισσότερους του ενός τύπους ή παραλλαγές αεροσκάφους (ORO.CC.250): ο περιορισμός σε 3 τύπους, ή σε 4 τύπους με την έγκριση της αρχής, είναι ίδιος με εκείνον που υφίσταται στον κανονισμό EU-OPS. Οι διαφορές που θα παρατηρηθούν σχετίζονται με τον καθορισμό των τύπων και των παραλλαγών, ο οποίος συντάχθηκε ώστε να είναι συμβατός το συνεχιζόμενο έργο που εκτελείται για τη διαδικασία που αφορά τα δεδομένα λειτουργικής καταλληλότητας σχετικά με τα πληρώματα θαλάμου επιβατών.

218. Κατά περίπτωση επίσης εξασφαλίστηκε συμβατότητα με το μέρος CC, καθώς και με τα τμήματα ORO.FC και ORO.TC.
219. Η διαδικασία της διαβούλευσης ανέδειξε σαφώς ευρεία συναίνεση μεταξύ των κρατών μελών και των ενδιαφερόμενων όσον αφορά την ανάγκη για την κατάρτιση κοινών κριτηρίων ή προτύπων σε επίπεδο Ευρωπαϊκής Ένωσης για την έγκριση φορέων εκπαίδευσης για πληρώματα θαλάμου επιβατών, για αξιολογήσεις εκπαιδευτών και εξεταστών, καθώς και για εκπαιδευτικές συσκευές. Συνεπώς, βάσει της κοινής αντίληψης και συμφωνίας του νομοθέτη επί της νομικής βάσης, ο Οργανισμός προτίθεται να αντιμετωπίσει αυτά τα ζητήματα μέσω μελλοντικών δραστηριοτήτων θέσπισης κανόνων.

ORO.TC - Τεχνικό μέλος πληρώματος σε δραστηριότητες HEMS, HHO ή NVIS

220. Οι προτεινόμενοι στο τμήμα ORO.TC εκτελεστικοί κανόνες περιέχουν τις κοινές απαιτήσεις εκπαίδευσης και ελέγχου που ισχύουν για την πτήση αεροσκάφους με τεχνικά μέλη πληρώματος σε πτήσεις ιατρικής υπηρεσίας έκτακτης ανάγκης ελικοπτέρων (HEMS), πτητικές λειτουργίες ελικοπτέρου με χειρισμό ανύψωσης (HHO) και πτητικές λειτουργίες με σύστημα απεικόνισης νυκτερινής όρασης (NVIS) εμπορικών αερομεταφορών. Επιπλέον, στα τμήματα SPA.HEMS, SPA.HHO και SPA.NVIS συμπεριλαμβάνονται ειδικές απαιτήσεις για την εκπαίδευση των τεχνικών μελών πληρώματος κατάλληλες για τη σχετική πτητική λειτουργία.
221. Τα τεχνικά μέλη πληρώματος ή οι ειδικοί εργασιών σε ειδικευμένες δραστηριότητες (εναέρια εργασία) δεν εξετάζονται επί του παρόντος στο συγκεκριμένο τμήμα. Οι σχετικές απαιτήσεις εκπαίδευσης που αφορούν σε ειδικές εναέριας εργασίες θα συμπεριληφθούν στο μέρος SPO και στα σχετικά αποδεκτά μέσα συμμόρφωσης και το υλικό καθοδήγησης. Ο Οργανισμός μπορεί να αποφασίσει σε μεταγενέστερο χρόνο να προβεί στην αναθεώρηση των απαιτήσεων του τμήματος ORO.TC ώστε να συμπεριλάβει τα τεχνικά μέλη πληρώματος που ενέχονται σε συγκεκριμένες εναέριας εργασίες.

222. Οι προτεινόμενοι κανόνες βασίζονται στο τμήμα ΙΕ της JAR-OPS 3. Επιπλέον των γενικών αλλαγών που περιγράφονται στο ΕΑΠ 2009-02b, παράγραφος 89ff, επισημαίνονται οι ακόλουθες αλλαγές:
- Το πεδίο εφαρμογής και η εφαρμοσιμότητα των διατάξεων καθορίζονται καλύτερα και προτείνεται ένας ορισμός για τα τεχνικά μέλη πληρώματος σε πτήσεις ιατρικής υπηρεσίας έκτακτης ανάγκης ελικοπτέρων, πτητικές λειτουργίες ελικοπτέρου με χειρισμό ανύψωσης και πτητικές λειτουργίες με σύστημα απεικόνισης νυκτερινής όρασης εμπορικών αερομεταφορών.
 - Λαμβάνοντας υπόψη ότι στις βασικές απαιτήσεις για τις εναέριες μεταφορές δεν αναφέρεται η φυσική κατάσταση των τεχνικών μελών πληρώματος, οι κατάλληλες διατάξεις της JAR-OPS 3 για την αρχική ιατρική εξέταση ή τον έλεγχο διατηρούνται μόνο στο υλικό καθοδήγησης.
 - Οι διατάξεις για τους τύπους ελικοπτέρου και τον περιορισμό του μέγιστου αριθμού τύπων μεταφέρθηκαν ουσιαστικά από την JAR-OPS 3. Ωστόσο, πραγματοποιήθηκαν κάποιες τροποποιήσεις καθώς εν γένει δεν καθορίζονται τύποι για τεχνικά μέλη πληρώματος. Κάποιοι αερομεταφορείς κάνουν χρήση των τύπων που καθορίζονται για τα πληρώματα πτήσης. Λαμβάνοντας υπόψη το πεδίο εφαρμογής των δραστηριοτήτων HEMS, HHO και NVIS, πρέπει να δοθεί προσοχή στις διαφορές στον εξοπλισμό και τις διαδικασίες που χρησιμοποιούνται. Ο περιορισμός που περιλαμβάνεται στην JAR-OPS 3 μεταφέρεται, συνεπώς, στα αποδεκτά μέσα συμμόρφωσης μέσω της απαίτησης βάσει της οποίας ο αερομεταφορέας πρέπει να καθορίσει τον μέγιστο αριθμό τύπων στο εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας, λαμβάνοντας υπόψη το συγκεκριμένο περιβάλλον στο οποίο επιχειρούν τα τεχνικά μέλη πληρώματος.
223. Εξασφαλίζεται συμβατότητα με τα τμήματα ORO.FC και ORO.CC.

IV. Ανασκόπηση των διαφορών

Διαφορές με τον κανονισμό EU-OPS / την JAR-OPS 3

224. Στον ακόλουθο πίνακα παρουσιάζεται ανασκόπηση των διαφορών μεταξύ του μέρους ORO και του κανονισμού EU-OPS / της JAR-OPS 3 καθώς και αιτιολόγηση της κάθε διαφοράς.

| Αναφορά EU-OPS/JAR-OPS3 | Αναφορά EASA-EE | Περιγραφή διαφοράς | Αιτιολογία |
|---|-----------------------------|--|--|
| EU-OPS 1.1.75 στοιχείο γ) σημείο 1 και JAR-OPS 3.175 στοιχείο γ) σημείο 1 | ORO.GEN.105 και ORO.GEN.115 | Διαγράφηκε η έννοια ότι ο αιτών τη χορήγηση πιστοποιητικού αερομεταφορέα δεν πρέπει να κατέχει πιστοποιητικό αερομεταφορέα που έχει εκδώσει άλλη αρχή εκτός αν έχει χορηγηθεί ειδική έγκριση από τις εμπλεκόμενες αρχές. | Αυτή η διάταξη είναι πλεονάζουσα γιατί ένα πιστοποιητικό αερομεταφορέα που εκδίδεται σύμφωνα με το μέρος ORO θα ισχύει σε όλα τα κράτη μέλη. |

| Αναφορά EU-OPS/JAR-OPS3 | Αναφορά EASA-ΕΕ | Περιγραφή διαφοράς | Αιτιολογία |
|--|-------------------------|---|--|
| 1./3.035 Σύστημα ποιοτικού ελέγχου | ORO.GEN.200 | Καμία αναφορά στο σύστημα ποιοτικού ελέγχου αλλά στο σύστημα διαχείρισης όπου συμπεριλαμβάνονται η διαχείριση ασφάλειας και η παρακολούθηση συμμόρφωσης | Συμμόρφωση προς τα πρότυπα και τις συνιστώμενες πρακτικές του ICAO σχετικά με τα ΣΔΑ |
| 1./3.037 Στοιχεία σχετικά με το πρόγραμμα πρόληψης ατυχημάτων και ασφάλειας πτήσης | ORO.GEN.200 | Το πρόγραμμα πρόληψης ατυχημάτων και ασφάλειας πτήσης αντικαταστάθηκε από το ΣΔΑ του ICAO όπως υλοποιήθηκε από την παράγραφο ORO.GEN.200 | Συμμόρφωση προς τα πρότυπα και τις συνιστώμενες πρακτικές του ICAO σχετικά με τα ΣΔΑ |
| EU-OPS 1.165 στοιχείο γ) σημείο 1 περίπτωση (ii) Μίσθωση | ORO.AOC.110 στοιχείο α) | <p>Δεν υφίσταται απαίτηση για την επιβολή προϋποθέσεων στη μισθωτήρια σύμβαση οι οποίες αποτελούν μέρος αυτής της έγκρισης</p> <p>Διαγράφηκε η κοινοποίηση ότι τυχόν διαφορές σε σχέση με τις απαιτήσεις των τμημάτων IA, IB ή/και της παραγράφου OPS 1.005 στοιχείο β) κοινοποιούνται στην αρχή και είναι αποδεκτές από αυτήν.</p> | <p>Δεν θεωρείται αναγκαία η επιβολή προϋποθέσεων για τη μίσθωση υπό όρους αεροσκάφους νηολογημένου σε τρίτη χώρα ή για τη μίσθωση υπό όρους από άλλον κοινοτικό αερομεταφορέα, επειδή θεωρείται παραλλαγή του πιστοποιητικού αερομεταφορέα και το αεροσκάφος που αναφέρεται σε πιστοποιητικό αερομεταφορέα πρέπει να συμμορφώνεται προς το μέρος CAT και να διαθέτει πιστοποιητικό αξιοπλοΐας που έχει εκδοθεί σύμφωνα με το μέρος 21.</p> |

| Αναφορά EU-OPS/JAR-OPS3 | Αναφορά EASA-ΕΕ | Περιγραφή διαφοράς | Αιτιολογία |
|--|-------------------------|--|--|
| EU-OPS 1.165 στοιχείο γ) σημείο 3 περίπτωση Α Μίσθωση | ORO.AOC.110 στοιχείο δ) | Διαγράφηκε η απαίτηση βάσει της οποίας η αρχή εξαιρεί τον αερομεταφορέα από τη σχετική διάταξη του OPS μέρος 1. | Στην περίπτωση εκμίσθωσης υπό όρους, το αεροσκάφος διαγράφεται από το πιστοποιητικό αερομεταφορέα του εκμισθωτή και πετά υπό τον επιχειρησιακό έλεγχο του μισθωτή. Οι μελλοντικοί κανόνες της Ευρωπαϊκής Ένωσης για τις αεροπορικές δραστηριότητες ισχύουν μόνο για τους αερομεταφορείς της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Συνεπώς δεν υφίσταται ανάγκη εξαίρεσης του αερομεταφορέα της Ευρωπαϊκής Ένωσης από τις σχετικές απαιτήσεις του OPS αν το αεροσκάφος χρησιμοποιείται από αερομεταφορέα τρίτης χώρας. |
| 1./3175 στοιχείο θ) σημείο 2 | ORO.AOC.135 στοιχείο α) | Διαγράφηκε η αναφορά στο «σύστημα συντήρησης» | Καλύπτεται από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2042/2003 |
| EU-OPS 1.185 στοιχείο ε) και JAR-OPS 3.185 στοιχείο δ) | Δεν εφαρμόζεται | Δεν υπάρχει απαίτηση σύμφωνα με την οποία η αίτηση για ανανέωση πιστοποιητικού αερομεταφορέα πρέπει να υποβάλλεται τουλάχιστον 30 ημέρες, ή εκτός εάν ορίζεται διαφορετικά, πριν από το τέλος της υφιστάμενης περιόδου ισχύος. | Το πιστοποιητικό αερομεταφορέα θα εκδίδεται με απεριόριστη διάρκεια. |

| Αναφορά EU-OPS/JAR-OPS3 | Αναφορά EASA-ΕΕ | Περιγραφή διαφοράς | Αιτιολογία |
|---------------------------------------|-----------------------------|---|--|
| JAR-OPS 3.175 στοιχείο γ) σημείο 3 | Δεν εφαρμόζεται | Οι αιτούντες τη χορήγηση πιστοποιητικού αερομεταφορέα δεν υποχρεούνται να νηολογήσουν τα ελικόπτερα που θα χρησιμοποιηθούν βάσει του πιστοποιητικού αερομεταφορέα στο κράτος μέλος που είναι υπεύθυνο για τη χορήγηση του πιστοποιητικού. | Καλύπτεται από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1008/2008 |
| 1./3.155 στοιχείο α) σημείο 1 | ORO.MLR.115 στοιχείο ε) | Προστέθηκε η φράση « ακόμη και αν ο ίδιος πάψει να είναι ο εργοδότης του εν λόγω μέλος του πληρώματος, εφόσον αυτό είναι εντός των προθεσμιών που προβλέπονται στο στοιχείο γ)». | Για λόγους αποσαφήνισης, όπως ζητήθηκε στις παρατηρήσεις που ελήφθησαν. |
| 1./3.155 στοιχείο α) σημείο 2 | ORO.MLR.115 στοιχείο στ) | Το πεδίο εφαρμογής επεκτάθηκε σε όλα τα αρχεία όχι μόνο για τις περιόδους καθηκόντων, απασχόλησης και ανάπαυσης. Προστέθηκε η φράση «εφόσον αυτό είναι εντός των προθεσμιών που προβλέπονται». | Για λόγους πληρότητας και αποσαφήνισης, όπως ζητήθηκε στις παρατηρήσεις που ελήφθησαν. |

| Αναφορά EU-OPS/JAR-OPS3 | Αναφορά EASA-ΕΕ | Περιγραφή διαφοράς | Αιτιολογία |
|-------------------------|-----------------|--|--|
| 1./3.1040 στοιχείο γ) | Δεν εφαρμόζεται | <p>Δεν μεταφέρθηκε το ακόλουθο κείμενο του κανονισμού EU-OPS/ της JAR-OPS 3:</p> <p>«Εκτός εάν η αρχή ή η εθνική νομοθεσία ορίζουν διαφορετικά, ο αερομεταφορέας συντάσσει το εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας στην αγγλική γλώσσα. Επιπλέον, ο αερομεταφορέας μπορεί να μεταφράσει και να χρησιμοποιήσει το εν λόγω εγχειρίδιο, ή μέρη αυτού, σε άλλη γλώσσα».</p> | <p>Παρότι ο κανονισμός EU-OPS/η JAR-OPS 3 προβλέπει ότι το εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας πρέπει να συνταχθεί στην αγγλική γλώσσα, επίσης επιτρέπει τη μετάφρασή του σε άλλη γλώσσα. Ωστόσο, καθώς η Ευρωπαϊκή Ένωση θεωρεί όλες τις επίσημες γλώσσες ισότιμες, δεν μεταφέρθηκε η σχετική παράγραφος του κανονισμού EU-OPS/της JAR-OPS 3. Επιπλέον, είναι αμφίβολο αν η χρήση του εγχειριδίου πτητικής λειτουργίας από πλήρωμα του οποίου η μητρική γλώσσα δεν είναι η αγγλική ενδέχεται να δημιουργήσει κίνδυνο για την ασφάλεια. Αυτό αντιμετωπίζεται μέσω του προτύπου που αντιγράφηκε από τον κανονισμό EU-OPS/την JAR-OPS 3 βάσει του οποίου όλο το προσωπικό πρέπει να είναι σε θέση να κατανοεί τη γλώσσα στην οποία είναι γραμμένα τα τμήματα του εγχειριδίου πτητικής λειτουργίας που σχετίζονται με τα καθήκοντά του.</p> |

| Αναφορά EU-OPS/JAR-OPS3 | Αναφορά EASA-ΕΕ | Περιγραφή διαφοράς | Αιτιολογία |
|-------------------------|----------------------------|--|--|
| 1./3.1040 στοιχείο θ) | ORO.MLR.100 στοιχείο ζ) | Τροποποιήθηκε ώστε να ισχύει μόνο για τις τροποποιήσεις που πρέπει να κοινοποιούνται λ.χ. για την εξαίρεση συντακτικών αλλαγών. | Για λόγους αποσαφήνισης και για ευθυγράμμιση με τη νέα προσέγγιση για προηγούμενες εγκρίσεις. |
| 1./3.1055 | ORO.MLR.110 | Τροποποιήθηκε ώστε να επιτρέπει την καταχώριση των στοιχείων του μητρώου καταγραφής πτήσης σε μη έντυπη μορφή. Το μητρώο καταγραφής πτήσης θα παρουσιάζεται ως αποδεκτό μέσο συμμόρφωσης. | Παροχή ευελιξίας και υποστήριξη των τεχνολογικών προόδων. Η έντυπη μορφή δεν προσδιορίζεται στα πρότυπα και τις συνιστώμενες πρακτικές του ICAO. |

| Αναφορά EU-OPS/JAR-OPS3 | Αναφορά EASA-ΕΕ | Περιγραφή διαφοράς | Αιτιολογία |
|---|--------------------------------|---|--|
| Προσάρτημα 1 της OPS 1./3.1065 | ORO.MLR.115 στοιχεία β) και γ) | <p>Συγχώνευση των πινάκων για τις περιόδους φύλαξης εγγράφων.</p> <p>Διαγράφηκε το τεχνικό μητρώο αεροπλάνου.</p> <p>Προστέθηκε η βεβαίωση επαγγελματικής επάρκειας των πληρωμάτων θαλάμου επιβατών.</p> <p>Δεν μεταφέρθηκαν τα αρχεία σχετικά με τη δοσομέτρηση κοσμικής και ηλιακής ακτινοβολίας.</p> | <p>Οι πίνακες συγχωνεύτηκαν για λόγους σαφήνειας και απλούστευσης.</p> <p>Διαγράφηκε το τεχνικό μητρώο αεροπλάνου καθώς καλύπτεται στους κανόνες αξιοπολής.</p> <p>Προστέθηκε η βεβαίωση επαγγελματικής επάρκειας των πληρωμάτων θαλάμου επιβατών ώστε να αντανακλώνται οι νέοι κανόνες για τα πληρώματα θαλάμου επιβατών.</p> <p>Δεν μεταφέρθηκαν τα αρχεία σχετικά με τη δοσομέτρηση κοσμικής και ηλιακής ακτινοβολίας καθώς το συγκεκριμένο θέμα δεν περιλαμβάνεται στο πεδίο εφαρμογής της ασφάλειας της αεροπορίας.</p> |
| <p>Προσάρτημα 1 της παραγράφου EU-OPS 1.005 σημείο α) παράγραφος 31</p> <p>Προσάρτημα 1 της παραγράφου JAR-OPS 3.005 σημείο στ) παράγραφος 18</p> | Δεν εφαρμόζεται | Το κείμενο δεν μεταφέρθηκε | Δεν παρέχονται κριτήρια για συντετμημένη σειρά μαθημάτων για κυβερνήτες. Πρέπει να χρησιμοποιηθεί το άρθρο 14 του βασικού κανονισμού. |

| Αναφορά EU-OPS/JAR-OPS3 | Αναφορά EASA-ΕΕ | Περιγραφή διαφοράς | Αιτιολογία |
|-------------------------|----------------------------------|--|---|
| 1/3.105 στοιχείο δ) | ORO.FC.145 στοιχεία δ) και ε) | Αποσαφήνιση της έγκρισης χρήστη προσομοιωτικής συσκευής πτητικής εκπαίδευσης Νέο εδάφιο ώστε να εξασφαλίζεται η συνεχής συμμόρφωση και η ορθή διαχείριση αλλαγών σε προσομοιωτική συσκευή πτητικής εκπαίδευσης οι οποίες μπορεί να επηρεάσουν τα εκπαιδευτικά προγράμματα των αερομεταφορέων. | Προβλήματα εφαρμογής του κανονισμού EU-OPS / της JAR-OPS 3 Κοινοί κανόνες Ευθυγράμμιση με τα τμήματα ORA.FSTD και ORA.ATO |
| Δεν εφαρμόζεται | ORO.FC.145 στοιχείο β) | Προστέθηκε νέα παράγραφος στην οποία καθορίζεται ότι στους κύκλους εκπαιδευτικών μαθημάτων πρέπει να λαμβάνονται υπόψη τα υποχρεωτικά στοιχεία των δεδομένων λειτουργικής καταλληλότητας. | Λήψη υπόψη των δεδομένων λειτουργικής καταλληλότητας. |
| 1/3.943 στοιχείο α) | Δεν εφαρμόζεται | Το κείμενο δεν μεταφέρθηκε | Παλιά μεταβατική διάταξη |

| Αναφορά EU-OPS/JAR-OPS3 | Αναφορά EASA-EE | Περιγραφή διαφοράς | Αιτιολογία |
|-----------------------------------|---------------------------------|---|---|
| EU-OPS 1.955 στοιχείο α) σημείο 2 | ORO.FC.105 στοιχείο β) σημείο 3 | Το κείμενο είναι ευθυγραμμισμένο με την παράγραφο JAR-OPS 3.955 στοιχείο α) | Σύμφωνα με τη διατύπωση του κανονισμού EU-OPS ένας χειριστής που συνεργάζεται με κάποιον αερομεταφορέα ενώ διέθετε ήδη προσόντα κυβερνήτη κατά τη συνεργασία του με τον προηγούμενο αερομεταφορέα, πρέπει να ολοκληρώσει άλλον έναν κύκλο μαθημάτων για κυβερνήτες με το νέο αερομεταφορέα πριν να μπορεί ο τελευταίος να τον διορίσει κυβερνήτη. Από αυτήν την άποψη η διατύπωση της JAR-OPS 3 είναι λογικότερη. |
| EU-OPS 1.978 στοιχεία β) και ε) | Δεν εφαρμόζεται | Δεν μεταφέρεται η αναφορά στις απαιτήσεις για την πρόσφατη πείρα. | Το εναλλακτικό πρόγραμμα εκπαίδευσης και προσόντων δεν μπορεί να επεκτείνει τις απαιτήσεις FCL. Η επέκταση για την επικαιρότητα συμπεριλαμβάνεται ήδη στην παράγραφο FCL.060. |
| EU-OPS 1.978 στοιχείο στ) | Δεν εφαρμόζεται | Δεν μεταφέρεται η απαίτηση για την ευθύνη ενός διορισμένου κατόχου θέσης. | Είναι πλεονάζουσα με τις γενικές απαιτήσεις που αφορούν τους φορείς και με τις απαιτήσεις που αφορούν τους φορείς σχετικά με το πιστοποιητικό αερομεταφορέα. |

| Αναφορά EU-OPS/JAR-OPS3 | Αναφορά EASA-ΕΕ | Περιγραφή διαφοράς | Αιτιολογία |
|---|------------------------------------|---|---|
| Προσάρτημα 1 της παραγράφου EU-OPS 1.978 στοιχείο γ) σημείο 1 | Δεν εφαρμόζεται | Δεν μεταφέρεται η φράση του στοιχείου γ) σημείο 1 που επιτρέπει την εκπόνηση ισοδύναμης μεθόδου, διαφορετικής από τον επίσημο φάκελο ασφάλειας. | Δεν ήταν δυνατόν προσδιοριστεί ποια μπορεί να είναι αυτή η εναλλακτική μέθοδος. Μια παρόμοια φράση συμπεριλήφθηκε στην κοινή συμβουλευτική εγκύκλιο στο προσάρτημα 1 της παραγράφου JAR-OPS 1.978 στοιχείο γ) σημείο 1 περίπτωση (i), εδάφιο 4. Το προσάρτημα του κανονισμού EU-OPS αποτελεί πλέον αποδεκτό μέσο συμμόρφωσης και φαίνεται να προκύπτει από τη διατύπωση της σχετικής κοινής συμβουλευτικής εγκυκλίου ότι δεν θα ήταν ορθή η χρήση της διαδικασίας εναλλακτικών μέσων συμμόρφωσης ώστε η εν λόγω εναλλακτική μέθοδος να είναι διαθέσιμη σε όλους |
| Προσάρτημα 2 της παραγράφου OPS 1.940 στοιχείο α) σημείο 2 | ORO.FC.202 στοιχείο α) σημείο 7 | Συμπεριλήφθηκε η ολοκληρωμένη αξιοποίηση μονομελούς πληρώματος | Στην ολοκληρωμένη αξιοποίηση μονομελούς πληρώματος υπάρχουν πολλοί διακριτοί παράγοντες που δεν ισχύουν σε πτητικές λειτουργίες πολλαπλών πληρωμάτων. |

| Αναφορά EU-OPS/JAR-OPS3 | Αναφορά EASA-ΕΕ | Περιγραφή διαφοράς | Αιτιολογία |
|--|------------------------------------|--|--|
| Προσάρτημα 2 της παραγράφου OPS 1.940 στοιχείο α) σημείο 5 | ORO.FC.202 στοιχείο c) | Ελάχιστος αριθμός ωρών για πτήση μονομελούς πληρώματος τη νύχτα | Η ΕΠΤ OPS 65 και η τροπολογία 29 στο παράρτημα 6 I του ICAO που αποφασίστηκε από την επιτροπή του JAA, τον EASA και την Επιτροπή για την Ασφάλεια των Αερομεταφορών ως μια από τις ΕΠΤ του JAA που θα συμπεριληφθούν στους αρχικούς εκτελεστικούς κανόνες |
| Δεν εφαρμόζεται | ORO.FC.100 στοιχείο ε) σημείο 2 | Προστέθηκε προδιαγραφή που αφορά τους περιορισμούς χρόνου πτήσης και υπηρεσίας για μέλη του πληρώματος που δεν είναι μισθωτοί. | Κατόπιν εντολής της Επιτροπής για την Ασφάλεια των Αερομεταφορών για την αποσαφήνιση των ευθυνών όσον αφορά τη συμμόρφωση προς τις απαιτήσεις των περιορισμών χρόνου πτήσης και υπηρεσίας όταν οι χειριστές εργάζονται για περισσότερους του ενός αερομεταφορείς |

| Αναφορά EU-OPS/JAR-OPS3 | Αναφορά EASA-EE | Περιγραφή διαφοράς | Αιτιολογία |
|------------------------------------|---|---|---|
| JAR-OPS 3.988 | Τμήμα ORO.TC και παράρτημα I Ορισμοί | Εισάχθηκε ο ορισμός του τεχνικού μέλους πληρώματος και ορίστηκε καλύτερα το πεδίο εφαρμογής του τμήματος ORO.TC | Το τμήμα ΙΕ της JAR-OPS 3 ισχύει για μέλη του πληρώματος εκτός του πληρώματος πτήσης. Αυτά τα άλλα μέλη πληρώματος καθορίστηκαν ως μέλη πληρώματος σε πτήσεις ιατρικής υπηρεσίας έκτακτης ανάγκης ελικοπτέρων, πτητικές λειτουργίες ελικοπτέρου με χειρισμό ανύψωσης και πτητικές λειτουργίες με σύστημα απεικόνισης νυκτερινής όρασης εμπορικών αερομεταφορών. Για το πλήρωμα θαλάμου επιβατών η JAR-OPS 3 ήδη απαιτεί συμμόρφωση προς το τμήμα ΙΕ της JAR-OPS 1/του κανονισμού EU-OPS |
| JAR.OPS 3.995 στοιχείο α) σημείο 2 | Υλικό καθοδήγησης του τμήματος ORO.TC | Σύμφωνα με την JAR-OPS 3 απαιτείται αρχική ιατρική εξέταση ή έλεγχος. Ο βασικός κανονισμός θέτει τη νομική βάση για τις ιατρικές απαιτήσεις του πληρώματος θαλάμου επιβατών στις βασικές απαιτήσεις παράγραφος 7 στοιχείο β. Δεν υπάρχει συγκρίσιμη απαίτηση για το τεχνικό πλήρωμα. Συνεπώς, οι απαιτήσεις μεταφέρθηκαν μόνο ως υλικό καθοδήγησης σύμφωνα με τους όρους αναφοράς της παραγράφου OPS.001. | Διαφορά στη νομική βάση |
| JAR-OPS 3.1030 στοιχείο α) | Δεν εφαρμόζεται | Δεν μεταφέρεται το κείμενο σχετικά με τον μέγιστο αριθμό τύπων | Δεν καθορίζονται τύποι για τα μέλη τεχνικού πληρώματος |

| Αναφορά EU-OPS/JAR-OPS3 | Αναφορά EASA-EE | Περιγραφή διαφοράς | Αιτιολογία |
|--|---|--|---|
| Δεν εφαρμόζεται | ORO.TC.105 στοιχείο β) σημείο 2 | Προστέθηκε προδιαγραφή που αφορά τους περιορισμούς χρόνου πτήσης και υπηρεσίας για μέλη του πληρώματος που δεν είναι μισθωτοί. | Σύμφωνα με τις αλλαγές που πραγματοποιήθηκαν για το πλήρωμα πτήσης και το πλήρωμα θαλάμου επιβατών. |
| Κανονισμός EU-OPS Τμήμα ΙΕ OPS 1,988 | Κανονισμός μέρος CC και παράρτημα Ι του κανονισμού για τις αεροπορικές δραστηριότητες | Ορισμός του πληρώματος θαλάμου επιβατών | Για λόγους σαφήνειας και νομικής βεβαιότητας, λαμβάνοντας υπόψη τις αλλαγές που πραγματοποιήθηκαν από τη σύνταξη του ορισμού για τη δημοσίευση της JAR-OPS 1 το 1993. |

| Αναφορά EU-OPS/JAR-OPS3 | Αναφορά EASA-ΕΕ | Περιγραφή διαφοράς | Αιτιολογία |
|--------------------------------|------------------------------------|--|---|
| OPS 1.990 στοιχείο β) σημείο 2 | ORO.CC.100 στοιχείο β) σημείο 1 | Κείμενο για τον προσδιορισμό του ελάχιστου πληρώματος θαλάμου επιβατών | Έλλειψη σαφήνειας στην απαίτηση του κανονισμού EU-OPS η οποία οδηγεί σε διαφορές στις αντιλήψεις και στην εφαρμογή που θα μπορούσαν να έχουν επιπτώσεις στην ασφάλεια (ιδιαίτερος στις εξόδους κινδύνου στο επίπεδο του δαπέδου σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης και εκκένωσης). Διασφάλιση ότι στον προσδιορισμό του ελάχιστου αριθμού των μελών του πληρώματος θαλάμου επιβατών λαμβάνονται δεόντως υπόψη οι προδιαγραφές πιστοποίησης που αφορούν τις δραστηριότητες του πληρώματος θαλάμου επιβατών που ισχύουν για τις μοναδικές διαμορφώσεις του θαλάμου επιβατών των αεροσκαφών των αερομεταφορέων (πιστοποιητικό τύπου, συμπληρωματικό πιστοποιητικό τύπου ή αλλαγή πιστοποιητικού τύπου) Κοινοί κανόνες |
| OPS 1,990 στοιχείο γ) | Δεν εφαρμόζεται | Επιπρόσθετα μέλη θαλάμου πληρώματος επιβατών που απαιτούνται από την αρχή σε εξαιρετικές περιστάσεις | Δεν μεταφέρεται στο μέρος ORO καθώς καλύπτεται από το άρθρο 14 παράγραφος 1 του κανονισμού 216/2008 |

| Αναφορά EU-OPS/JAR-OPS3 | Αναφορά EASA-EE | Περιγραφή διαφοράς | Αιτιολογία |
|-------------------------|------------------------------------|--|---|
| OPS 1.995 στοιχείο β) | ORO.CC.110 στοιχείο α) σημείο 2 | Ελάχιστες απαιτήσεις ή προϋποθέσεις για την ανάθεση και την εκτέλεση καθηκόντων πληρώματος θαλάμου επιβατών σε εμπορικές αερομεταφορές όσον αφορά τη φυσική κατάσταση. | Διαφορά στη νομική βάση Λεπτομερείς απαιτήσεις στο μέρος MED καθορίζουν διαστήματα για τις ιατρικές αξιολογήσεις και τις ιατρικές απαιτήσεις για την αξιολόγηση της φυσικής κατάστασης. |
| OPS 1,995 στοιχείο γ) | ORO.CC.210 στοιχείο α) | Ελάχιστες απαιτήσεις ή προϋποθέσεις για την ανάθεση και την εκτέλεση καθηκόντων πληρώματος θαλάμου επιβατών σε εμπορικές αερομεταφορές όσον αφορά τις βεβαιώσεις επαγγελματικής επάρκειας των πληρωμάτων θαλάμου επιβατών. | Διαφορά στη νομική βάση Λεπτομερείς απαιτήσεις στα μέρη CC και ORO ορίζουν ότι οι απαιτήσεις πρέπει να διατηρούνται σε ισχύ |
| OPS 1,1000 στοιχείο γ) | ORO.CC.260 στοιχείο α) σημείο 2 | Νέα απαίτηση για τον έλεγχο της εκπαίδευσης των ανώτερων μελών των πληρωμάτων θαλάμου επιβατών | Διαφορά που προκύπτει από τη διαβούλευση Προσθήκη ελέγχου καθώς θεωρείται απαραίτητος για τη διασφάλιση της επιτυχούς ολοκλήρωσης της εκπαίδευσης των ανώτερων μελών των πληρωμάτων θαλάμου επιβατών, όπως ισχύει για κάθε άλλη εκπαίδευση, και την επίτευξη του απαιτούμενου επιπέδου ικανότητας. |

| Αναφορά EU-OPS/JAR-OPS3 | Αναφορά EASA-ΕΕ | Περιγραφή διαφοράς | Αιτιολογία |
|-----------------------------------|--|--|--|
| OPS 1.1005 στοιχείο α) και β) | Μέρος CC (CC.CCA.100) Μέρος ARA Τμήμα CC | Νέο πεδίο εφαρμογής και προϋποθέσεις για τη βεβαίωση | <p>Διαφορά στη νομική βάση</p> <p>Η απόφαση για την έγκριση των αερομεταφορέων ή/και των φορέων εκπαίδευσης παραμένει στη διακριτική ευχέρεια των κρατών μελών, όπως προβλέπεται στον κανονισμό EU-OPS.</p> <p>Σε αντίθεση με τη βεβαίωση εκπαίδευσης ασφάλειας του κανονισμού EU-OPS, η βεβαίωση επαγγελματικής επάρκειας των πληρωμάτων θαλάμου επιβατών πρέπει να διατηρείται σε ισχύ ώστε να βεβαιώνεται, μαζί με τον κατάλογο αξιολογήσεων τύπου αεροσκάφους, ότι ο κάτοχος διαθέτει τα προσόντα να ασκεί τα καθήκοντά του.</p> |
| OPS 1.1005 στοιχεία β), δ) και ε) | ORO.AOC.120 | Οι εγκρίσεις αερομεταφορέα για την παροχή εκπαίδευσης πληρωμάτων θαλάμου επιβατών ή/και την έκδοση βεβαιώσεων πρέπει να προσδιορίζονται στις προδιαγραφές δραστηριοτήτων του πιστοποιητικού αερομεταφορέα. | <p>Διαφορά στη νομική βάση</p> <p>Για τη διασφάλιση κάποιας εναρμόνισης των διαδικασιών, προστέθηκαν κάποιες βασικές κοινές διατάξεις στο τμήμα ORO.AOC για τους αερομεταφορείς (και στο μέρος ARA τμήμα CC, για τους φορείς εκπαίδευσης).</p> |

| Αναφορά EU-OPS/JAR-OPS3 | Αναφορά EASA-ΕΕ | Περιγραφή διαφοράς | Αιτιολογία |
|-------------------------|---|---|---|
| OPS 1,1010 | ORO.CC.125 ORO.CC.130 | Η μετεκπαίδευση και η εκπαίδευση διαφορών τοποθετούνται σε χωριστούς κανόνες. | Διαφορά που προκύπτει από τη διαβούλευση Νέος κανόνας και διατύπωση για την εκπαίδευση διαφορών η οποία διαφοροποιείται σαφώς από την εκπαίδευση σε τύπο αεροσκάφους και τη μετεκπαίδευση από αερομεταφορέα. |
| Δεν εφαρμόζεται | ORO.CC.125 στοιχείο β) ORO.CC.130 στοιχείο γ) ORO.CC.250 στοιχείο β) | Αναφορές στα δεδομένα λειτουργικής καταλληλότητας | Προκειμένου να ληφθούν υπόψη τα δεδομένα λειτουργικής καταλληλότητας, μια νέα παράγραφος προστέθηκε η οποία ορίζει ότι στους κύκλους εκπαιδευτικών μαθημάτων πρέπει να λαμβάνονται υπόψη τα υποχρεωτικά στοιχεία δεδομένων λειτουργικής καταλληλότητας. Η διατύπωση της παραγράφου ORO.CC.205 στοιχείο β) σχετικά με τον προσδιορισμό παραλλαγών ως νέων τύπων περιλαμβάνει ελάχιστες αλλαγές ώστε να διασφαλίζεται η συμβατότητα με τις διατάξεις που θα προκύψουν από τα δεδομένα λειτουργικής καταλληλότητας. |

| Αναφορά EU-OPS/JAR-OPS3 | Αναφορά EASA-ΕΕ | Περιγραφή διαφοράς | Αιτιολογία |
|-------------------------|------------------------------------|--|---|
| Δεν εφαρμόζεται | ORO.CC.110 στοιχείο β) σημείο 2 | Προστέθηκε προδιαγραφή που αφορά τους περιορισμούς χρόνου πτήσης και υπηρεσίας για μέλη του πληρώματος που δεν είναι μισθωτοί. | Κατόπιν εντολής της Επιτροπής για την Ασφάλεια των Αερομεταφορών για την αποσαφήνιση των ευθυνών όσον αφορά τη συμμόρφωση προς τις απαιτήσεις των περιορισμών χρόνου πτήσης και υπηρεσίας όταν τα πληρώματα θαλάμου επιβατών εργάζονται για περισσότερους του ενός αερομεταφορείς |
| OPS 1.1015 στοιχείο γ) | ORO.CC.140 στοιχείο ε) σημείο 3 | Προσθήκη της περιόδου ισχύος των ανά τριετία στοιχείων περιοδικής εκπαίδευσης | Διαφορά που προκύπτει από τη διαβούλευση Αντιμετώπιση της έλλειψης σαφήνειας στον κανονισμό EU-OPS όσον αφορά την ακριβή περίοδο ισχύος των στοιχείων εκπαίδευσης που πρέπει να καλύπτονται ανά διαστήματα που δεν υπερβαίνουν την τριετία. |

| Αναφορά EU-OPS/JAR-OPS3 | Αναφορά EASA-ΕΕ | Περιγραφή διαφοράς | Αιτιολογία |
|---|---------------------------|---|--|
| OPS 1.1020 | ORO.CC.145 στοιχείο γ) | Προσθήκη περιόδου ισχύος | Αντιμετώπιση της έλλειψης σαφήνειας του κανονισμού EU-OPS ως προς αυτό το θέμα. Καθώς τα αποδεκτά μέσα συμμόρφωσης/το υλικό καθοδήγησης δεν μπορούν να αντικρούσουν έναν κανόνα, προστέθηκαν διατάξεις που αρχικά συμπεριλαμβανόταν στην ενότητα 2 της JAR-OPS 1 (παράγραφος IEM OPS 1.1020 στοιχείο α)) σχετικά με την ισχύουσα περίοδο ισχύος και την ευελιξία που διαθέτουν οι αερομεταφορείς για την αντικατάσταση, υπό συγκεκριμένες προϋποθέσεις, της επανεκπαίδευσης με περιοδική εκπαίδευση. |
| Προσάρτημα 1 της παραγράφου 1.1005 στοιχείο θ) σημείο 1 περίπτωση (i) | Δεν εφαρμόζεται | Δεν μεταφέρεται το κείμενο σχετικά με τον εισαγωγικό κύκλο εκπαιδευτικών μαθημάτων στην ολοκληρωμένη αξιοποίηση πληρώματος για πληρώματα θαλάμου επιβατών που ήδη ασκούν καθήκοντα κατά την επόμενη περιοδική εκπαίδευση. | Η παλιά μεταβατική διάταξη δεν είναι πλέον σχετική. |
| Προσάρτημα 1 της παραγράφου OPS 1.1010 στοιχείο ι) | Δεν εφαρμόζεται | Δεν μεταφέρεται το κείμενο σχετικά με την αρχική εκπαίδευση για την αποφυγή λοιμωδών νόσων. | Η παλιά μεταβατική διάταξη δεν είναι πλέον σχετική. |

| Αναφορά EU-OPS/JAR-OPS3 | Αναφορά EASA-EE | Περιγραφή διαφοράς | Αιτιολογία |
|---|---|--|---|
| <p>Προσάρτημα 1 της παραγράφου 1.1015 + Προσάρτημα 1 της παραγράφου OPS 1.1020</p> | <p>ORO.CC.140 στοιχείο γ) σημείο 2 περίπτωση (ii) ORO.CC.145 στοιχείο β) σημείο 3</p> | <p>Η εκπαίδευση για τη θύρα ασφαλείας του θαλάμου του πληρώματος πτήσης συμπεριλαμβάνεται ως ανά τριετία στοιχείο στην περιοδική εκπαίδευση ενώ περιλαμβάνεται επίσης στην επανεκπαίδευση.</p> | <p>Η διαφορά που προέκυψε από τη διαβούλευση, λαμβάνοντας υπόψη τη σπουδαιότητα του πληρώματος θαλάμου επιβατών σε περίπτωση συμβάντος ασφαλείας.</p> |
| <p>JAR-OPS 3.988 Τμήμα IE Προσάρτημα 1 της παραγράφου JAR-OPS 3.988 στοιχείο γ)</p> | <p>Μέρος ORO Τμήμα CC</p> | <p>Δεν γίνεται συγκεκριμένη αναφορά στις ελαφρύνσεις από τα στοιχεία εκπαίδευσης που σύμφωνα με την JAR-OPS 3 δεν θα καλύπτονται από πληρώματα θαλάμου επιβατών ελικοπτέρων.</p> | <p>Το μέρος ORO αναφέρεται σε «αεροσκάφη», συνεπώς όλοι οι κανόνες ισχύουν για τις πτητικές λειτουργίες αεροπλάνων και ελικοπτέρων και ο κατάλογος των ελαφρύνσεων δεν είναι πλέον αναγκαίος καθώς οι καθίσταται σαφές από τους προτεινόμενους κανόνες ότι η εκπαίδευση θα καλύπτεται μόνο όταν ο εξοπλισμός είναι τοποθετημένος, στην περίπτωση που μεταφέρεται επί του αεροσκάφους, ή/και όταν σχετίζεται με το αεροσκάφος που πρόκειται να χρησιμοποιηθεί.</p> |

Διαφορές από το παράρτημα 6 του ICAO για το μέρος ORO

225. Στον ακόλουθο πίνακα παρουσιάζεται ανασκόπηση των προτύπων του παραρτήματος 6 του ICAO στο μέρος I και στο μέρος III ενότητες 1 και 2 εντός του πεδίου εφαρμογής της παρούσας γνώμης³⁶, τα οποία θεωρείται είτε ότι δεν μεταφέρονται είτε ότι μεταφέρονται κατά τρόπο που δεν ευθυγραμμίζεται με τα αντίστοιχα πρότυπα του παραρτήματος 6 του ICAO. Ορισμένα από τα θέματα που αναφέρονται δεν εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του βασικού κανονισμού και ενδέχεται να απαιτηθεί η εξέτασή τους από τα κράτη μέλη.

| Αναφορά παραρτήματος 6 μέρος I/III | Αναφορά EASA-EE | Περιγραφή διαφοράς |
|--|------------------------|--|
| Μέρος I, 9.4.5.3 | ORO.FC.202 | Δεν γίνεται ιδιαίτερη αναφορά στον αρχικό έλεγχο στην περίπτωση μονομελούς πληρώματος και σε περιβάλλον που είναι αντιπροσωπευτικό της πτητικής λειτουργίας. |
| Μέρος I 9.4.4.1 Μέρος III ενότητα II 7.4.3.1 | ORO.FC.130/230/330 | <p>Απαιτείται μόνο ένας περιοδικός έλεγχος ικανοτήτων αερομεταφορέα πριν από πτήσεις εξ όψεως την ημέρα αεροπλάνων επιδόσεων κατηγορίας B που εκτελούνται σε περιόδους οι οποίες δεν υπερβαίνουν τους 8 συναπτούς μήνες.</p> <p>Οι περιοδικοί έλεγχοι ικανοτήτων μπορεί να εκτελούνται σε μόνο έναν τύπο για μέλη πληρώματος πτήσης που ενέχονται σε πτητικές λειτουργίες ελικοπτέρων την ημέρα και σε διαδρομές όπου η αεροναυτιλία διεξάγεται με αναφορά σε ευδιάκριτα χαρακτηριστικά σημεία του εδάφους με μη σύνθετα μηχανοκίνητα ελικόπτερα, εάν χρησιμοποιείται ο τύπος που έχει χρησιμοποιηθεί λιγότερο πρόσφατα.</p> <p>Ετήσιος περιοδικός έλεγχος ικανοτήτων για εμπορικές αερομεταφορές επιβατών που πραγματοποιούνται στο πλαίσιο κανόνων πτήσης εξ όψεως (VFR) την ημέρα, με προέλευση και προορισμό το ίδιο αεροδρόμιο ή τον ίδιο χώρο λειτουργίας και με μέγιστη διάρκεια 30 λεπτών, ή σε τοπική περιοχή που υποδεικνύει η αρμόδια αρχή, με μονοκινητήρια ελικοφόρα αεροπλάνα με μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης έως 5 700 κιλά που μεταφέρουν το πολύ έξι άτομα συμπεριλαμβανομένου του χειριστή ή με μονοκινητήρια ελικόπτερα που μεταφέρουν το πολύ έξι άτομα συμπεριλαμβανομένου του χειριστή.</p> |
| Μέρος I, 9.1.2 | Δεν εφαρμόζεται | Η αδειοδότηση των χειριστών ασύρματου δεν περιλαμβάνεται στο πεδίο εφαρμογής του βασικού κανονισμού και παραμένει ευθύνη των κρατών μελών. |

³⁶ Ιδιαίτερως τα πρότυπα του ICAO σχετικά με τη συντήρηση και τον έλεγχο του αερομεταφορέα για τη συντήρηση δεν εξετάζονται εδώ.

| Αναφορά παραρτήματος 6 μέρος I/III | Αναφορά EASA-EE | Περιγραφή διαφοράς |
|---|------------------------|--|
| Μέρος I, 9.1.3 | ORO.FC.110 | Η αδειοδότηση των ιπτάμενων μηχανικών δεν περιλαμβάνεται στο πεδίο εφαρμογής του βασικού κανονισμού και παραμένει ευθύνη των κρατών μελών. |
| Μέρος I, 9.1.4 | Δεν εφαρμόζεται | Δεν απαιτείται αεροναυτίλος. Η αδειοδότηση των αεροναυτίλων δεν περιλαμβάνεται στο πεδίο εφαρμογής του βασικού κανονισμού και παραμένει ευθύνη των κρατών μελών. |
| Μέρος I, 9.4.3.5 και 9.4.3.6 | ORO.FC.105 στοιχείο γ) | Αντί του δωδεκαμήνου ισχύει 36μηνη περίοδος για αεροδρόμια για πλήρωμα πτήσης που εκτελεί καθήκοντα σε πτήσεις εξ όψεως την ημέρα αεροπλάνων επιδόσεων κατηγορίας B. |
| Μέρος I, παράγραφος 10.3 στοιχεία β) έως στ) Μέρος III, παράγραφος 8.3 στοιχεία β) έως στ) | Δεν εφαρμόζεται | Δεν καθορίζονται συγκεκριμένες γνώσεις, εκπαίδευση, πείρα ή περίοδοι ισχύος σχετικά με τους αξιωματικούς πτητικής λειτουργίας/επόπτες πτήσεων. |

V. Κατάλογος προτεινόμενων διαδικασιών θέσπισης κανόνων

226. Στον πίνακα που ακολουθεί παρουσιάζεται ανασκόπηση των προτεινόμενων διαδικασιών θέσπισης κανόνων για το μέρος ORO. Όσον αφορά το τμήμα GEN, οι εν λόγω διαδικασίες προκύπτουν κυρίως από την ανάγκη για αναθεώρηση των σχετικών διατάξεων ARO και ORO σχετικά με τη διαχείριση της ασφάλειας και την αξιολόγηση κινδύνων έπειτα από τη δημοσίευση του νέου παραρτήματος 19 του ICAO σχετικά με τα πρότυπα και τις συνιστώμενες πρακτικές διαχείρισης της ασφάλειας και σε ευθυγράμμιση με την υλοποίηση του ΕΠΑΑ.

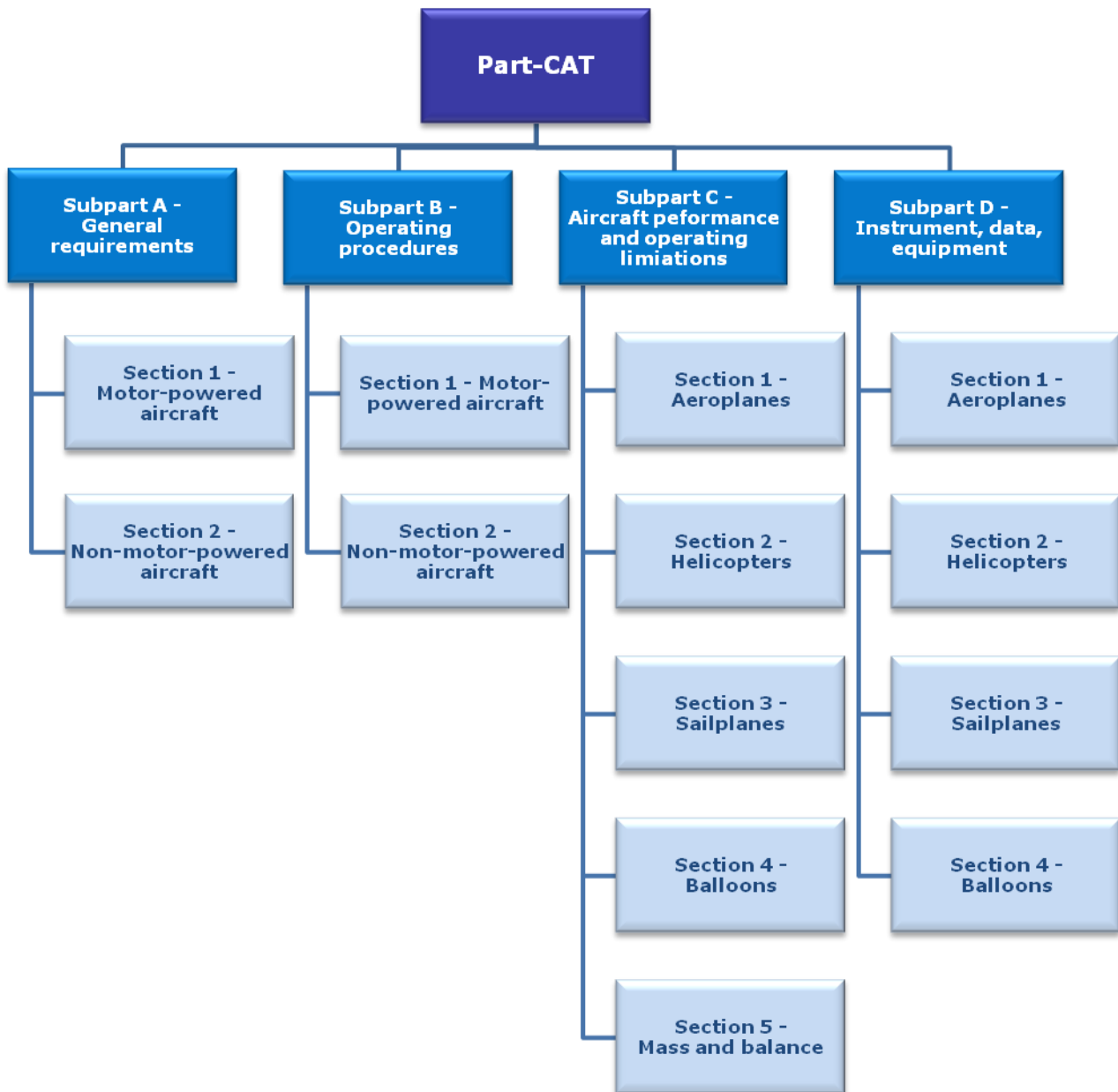
| Μέρος, αναφορά στους κανόνες | Πεδίο εφαρμογής | Αναφορά στο πρόγραμμα δραστηριοτήτων θέσπισης κανόνων |
|-------------------------------------|---|--|
| ORO.GEN.120 | Παροχή υλικού καθοδήγησης σχετικά με το πώς αποδεικνύεται η επίτευξη του στόχου ασφάλειας του εκτελεστικού κανόνα όταν εφαρμόζεται για την έγκριση ενός εναλλακτικού μέσου συμμόρφωσης. | MDM.094 α + β |

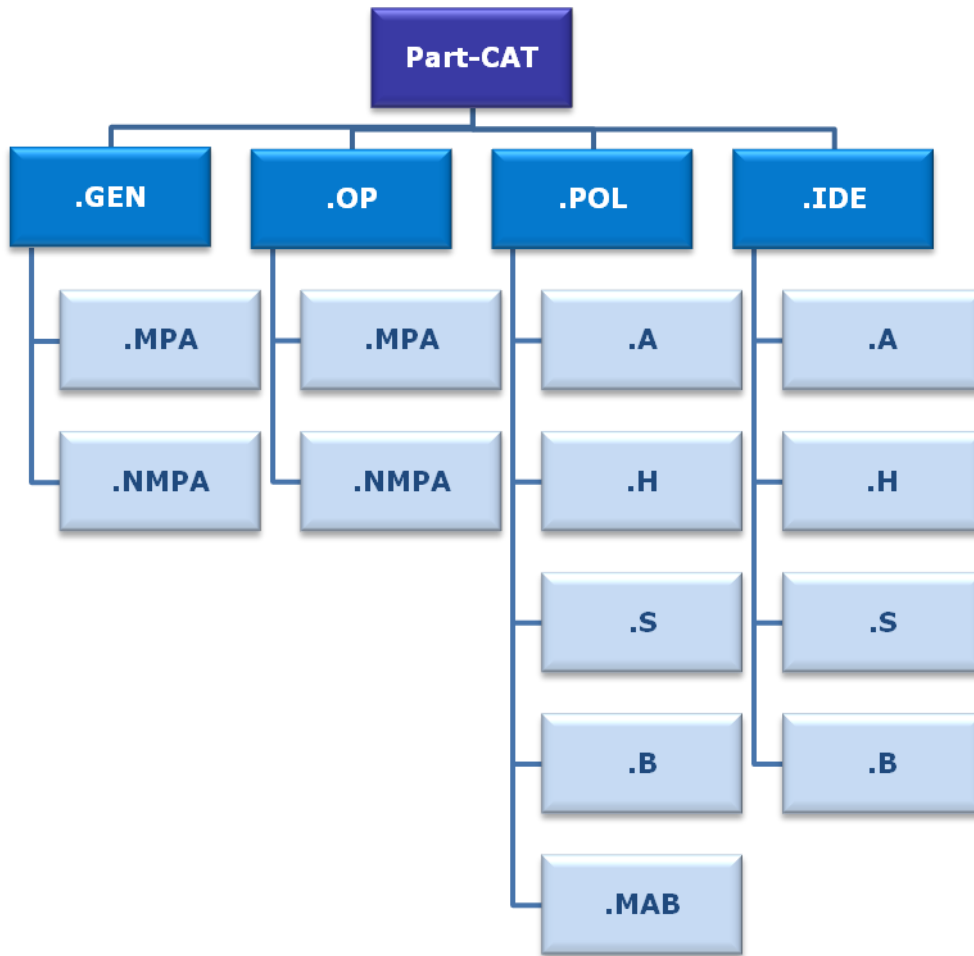
| Μέρος, αναφορά στους κανόνες | Πεδίο εφαρμογής | Αναφορά στο πρόγραμμα δραστηριοτήτων θέσπισης κανόνων |
|---|--|--|
| Τμήμα ORO.GEN ενότητα 2 | Αναθεώρηση των απαιτήσεων ενόψει των τελευταίων εξελίξεων στον ICAO (δημοσίευση του νέου παραρτήματος 19), ιδιαίτερως αντιμετώπιση της διαχείρισης κινδύνων ασφάλειας που απορρέουν από διεπαφές με άλλους φορείς/καλύτερη αντιμετώπιση από φορείς με τους οποίους έχει επαφές ο φορέας. | MDM.094 α+β |
| ORO.AOC.125 | Αντιμετώπιση των μη εμπορικών δραστηριοτήτων αεροσκάφους σύμφωνα με πιστοποιητικό αερομεταφορέα. | OPS.075 |
| ORO.FC | Αναθεώρηση και ενημέρωση των διατάξεων ολοκληρωμένης αξιοποίησης πληρώματος λαμβάνοντας υπόψη την πείρα που έχει αποκτηθεί τα τελευταία χρόνια. | OPS.094 |
| ORO.FC | Ανάπτυξη προγράμματος εναλλακτικής εκπαίδευσης και πιστοποίησης για εμπορικές αερομεταφορές με ελικόπτερα. | OPS.088 α+β |

Παράρτημα IV - μέρος CAT(A,H)**I. Πεδίο εφαρμογής**

227. Το μέρος CAT περιέχει τις τεχνικές απαιτήσεις για τις εμπορικές αερομεταφορές με αεροπλάνα, ελικόπτερα, ανεμοπλάνα και αερόστατα. Αποτελείται από τέσσερα τμήματα τα οποία υποδιαιρούνται περαιτέρω σε ενότητες που περιέχουν κανόνες που αφορούν κατηγορίες αεροσκαφών. Κάποιες ενότητες υποδιαιρούνται περαιτέρω σε κεφάλαια.
228. Η δομή των τμημάτων είναι συγκρίσιμη με τη δομή των βασικών απαιτήσεων στο παράρτημα IV του βασικού κανονισμού, του κανονισμού EU-OPS/της JAR-OPS3 και του παραρτήματος 6 του ICAO μέρος I.
229. Η δομή των κανόνων, και ιδιαιτέρως οι ενότητες και τα κεφάλαια, έχει σχεδιαστεί κατά τρόπο ώστε να είναι δυνατή η μελλοντική προσθήκη απαιτήσεων για επιπλέον κατηγορίες αεροσκαφών ή για ειδικές πτητικές λειτουργίες χωρίς να είναι αναγκαίες αλλαγές στο υφιστάμενο κείμενο των κανόνων ή στην υφιστάμενη δομή. Πρέπει να σημειωθεί ότι στο πλαίσιο των μελλοντικών διαδικασιών θέσπισης κανόνων θα καταρτίζονται οι απαιτήσεις για αερόπλοια, αεροσκάφη κλίνοντος στροφείου και μη επανδρωμένα εναέρια συστήματα.
230. Στις εικόνες 9 και 10 παρουσιάζεται ανασκόπηση της δομής του μέρους -CAT.
231. Το παρόν επεξηγηματικό υπόμνημα αφορά μόνο τις ενότητες για τις εμπορικές αερομεταφορές με αεροπλάνα και ελικόπτερα:
- CAT.GEN.MPA·
 - CAT.OP.MPA·
 - CAT.POL.A, CAT.POL.H, CAT.POL.MAB· και
 - CAT.IDE.A, CAT.IDE.H.

Εικόνα 9: Δομή του μέρους CAT – Επικεφαλίδες



Εικόνα 10: Δομή του μέρους CAT – Αναγνωριστικά κανόνων

II. Ανασκόπηση των αντιδράσεων

232. Εν γένει, από τις αντιδράσεις που ελήφθησαν προέκυψε γενική υποστήριξη προς την έκδοση ΕΑΠ του μέρους CAT.
233. Οι ενδιαφερόμενοι υποστήριξαν στην πλειοψηφία τους το επίπεδο ευθυγράμμισης των προτεινόμενων κανόνων με τον κανονισμό EU-OPS και την JAR-OPS 3, την προτεινόμενη ισορροπία μεταξύ των εκτελεστικών κανόνων και του υλικού καθοδήγησης καθώς και την προτεινόμενη δομή των κανόνων.
234. Το κείμενο του ΕΑΠ για τις εμπορικές αερομεταφορές με ελικόπτερα προκάλεσε ανησυχίες σε κάποιους τομείς ενώ όσον αφορά τις εμπορικές αερομεταφορές με αεροπλάνα εκφράστηκε η συνολική αποδοχή του μεγαλύτερου μέρους του κειμένου.

III. Ανασκόπηση των διαφορών**Διαφορές με τον κανονισμό EU-OPS / την JAR-OPS 3**

235. Οι κανόνες του κανονισμού EU-OPS και της JAR-OPS 3 που περιλαμβάνουν στόχο ασφάλειας διατηρήθηκαν ως εκτελεστικοί κανόνες. Οι κανόνες του κανονισμού EU-OPS και της JAR-OPS 3 που περιλαμβάνουν αναμφισβήτητα μέσο συμμόρφωσης προς στόχο ασφάλειας μεταφέρθηκαν σε επίπεδο αποδεκτών μέσων συμμόρφωσης. Σε πολλές περιπτώσεις, τα προσαρτήματα του κανονισμού EU-OPS και της JAR-OPS 3 θεωρήθηκαν ως μέσο συμμόρφωσης και μεταφέρθηκαν ως αποδεκτά μέσα συμμόρφωσης. Σε αυτές τις περιπτώσεις, όπου δεν ήταν δυνατός ο σαφής διαχωρισμός μεταξύ ενός στόχου ασφάλειας και ενός μέσου συμμόρφωσης με στόχο ασφάλειας, το κείμενο διατηρήθηκε ως εκτελεστικός κανόνας.
236. Σε περιπτώσεις όπου αποδείχθηκε ανάγκη για μια περισσότερο αναλογική προσέγγιση, ο Οργανισμός πρότεινε ένα κείμενο κανόνα με στόχο ασφάλειας και αποδεκτά μέσα συμμόρφωσης. Ωστόσο, ο Οργανισμός δεν πραγματοποίησε αλλαγές μείζονος σημασίας στην ουσία των κανόνων πλην της διαφοροποίησης του επιπέδου του κειμένου μεταξύ των εκτελεστικών κανόνων και των αποδεκτών μέσων συμμόρφωσης.
237. Πρέπει επίσης να σημειωθεί ότι το περιεχόμενο του προσαρτήματος 1 της παραγράφου OPS 1.005 στοιχείο α), Πτητικές λειτουργίες αεροπλάνων επιδόσεων κατηγορίας B, του προσαρτήματος 1 της παραγράφου OPS 3.005 στοιχείο στ), Πτητικές λειτουργίες μικρών ελικοπτέρων (VFR (κανόνες πτήσης εξ όψεως) μόνο την ημέρα) και του προσαρτήματος 1 της παραγράφου OPS 3.005 στοιχείο ζ), Πτητικές λειτουργίες τοπικής περιοχής (VFR μόνο την ημέρα) έχει μεταφερθεί στις σχετικές ενότητες, ανάλογα με την περίπτωση.
238. Εντούτοις, ο Οργανισμός πιστεύει ότι απαιτείται περαιτέρω αναθεώρηση των κανόνων όσον αφορά την αναλογικότητα και τα κριτήρια ελαφρύνσεων που εφαρμόστηκαν στον κανονισμό EU-OPS/την JAR-OPS 3. Συνεπώς, θα προγραμματίσει στο πρόγραμμα θέσπισης κανόνων δραστηριότητα αναθεώρησης των κανόνων εμπορικών αερομεταφορών σχετικά με μη σύνθετα μηχανοκίνητα αεροσκάφη και τη χρήση τους σε καθορισμένες περιοχές.
239. Το κείμενο των κανόνων του κανονισμού EU-OPS και της JAR-OPS 3 όπου αναφέρεται λύση εναλλακτική του εκτελεστικού κανόνα διαγράφηκε για νομικούς λόγους. Αυτή η εναλλακτική λύση πρέπει να αντιμετωπιστεί με τη χρήση των διαδικασιών που προβλέπονται στο άρθρο 14 του βασικού κανονισμού. Διαγράφηκε το κείμενο των κανόνων του κανονισμού EU-OPS και της JAR-OPS 3 που μεταφέρθηκε σε επίπεδο αποδεκτών μέσων συμμόρφωσης και που υποδηλώνει εναλλακτικό αποδεκτό μέσο συμμόρφωσης χωρίς να αποδεικνύει ότι οι απαιτήσεις του στόχου ασφάλειας έχουν ικανοποιηθεί πλήρως. Ωστόσο, το εν λόγω εναλλακτικό αποδεκτό μέσο συμμόρφωσης μπορεί να χρησιμοποιηθεί από αερομεταφορείς που κάνουν χρήση της διαδικασίας εναλλακτικών μέσων συμμόρφωσης εάν αποδειχθεί ότι μπορεί να επιτευχθεί ο στόχος ασφάλειας.
240. Το κείμενο που μεταφέρθηκε σε υλικό αποδεκτών μέσων συμμόρφωσης και απαιτούσε έγκριση από την αρμόδια αρχή για εναλλακτικό μέσο συμμόρφωσης διαγράφηκε καθώς καλύπτεται από τη διαδικασία εναλλακτικών μέσων συμμόρφωσης.

241. Διατηρήθηκε το κείμενο των κανόνων του κανονισμού EU-OPS / της JAR-OPS 3 που καλύπτεται επίσης στο παράρτημα IV του βασικού κανονισμού και προστέθηκε αναφορά στο βασικό κανονισμό.
242. Το κείμενο των κανόνων του κανονισμού EU-OPS / της JAR-OPS 3 επεξηγηματικού χαρακτήρα μεταφέρθηκε ως υλικό καθοδήγησης. Οι σημειώσεις είτε ανασυντάχθηκαν ως διατάξεις αποδεκτών μέσων συμμόρφωσης, όπου αντιμετωπίζονται ως υποσημειώσεις, είτε μεταφέρθηκαν ως υλικό καθοδήγησης είτε διαγράφηκαν στην περίπτωση που δεν προσέφεραν επαρκή προστιθέμενη αξία.
243. Οι κανόνες που περιείχαν διατάξεις όπως «αποδεκτό από την αρχή» ανασυντάχθηκαν σε όλα τα τμήματα ως «ο αερομεταφορέας καθορίζει στο εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας...». Ο Οργανισμός υιοθέτησε αυτήν την προσέγγιση προκειμένου να ορίσει μια καθορισμένη διαδικασία για τον τρόπο με τον οποίο αυτά τα στοιχεία πρέπει να γνωστοποιούνται στην αρμόδια αρχή.
244. Στον ακόλουθο πίνακα παρουσιάζεται ανασκόπηση των σκόπιμων διαφορών με τον κανονισμό EU-OPS και την JAR-OPS 3. Η φύση των διαφορών και οι αιτιολογήσεις τους περιγράφονται περαιτέρω και με μεγαλύτερο βαθμό λεπτομέρειας στο παρακάτω κείμενο.

Πίνακας 6: Διαφορές με τον κανονισμό EU-OPS / την JAR-OPS3

| Αναφορά EU-OPS/JAR-OPS3 | Αναφορά EASA-EE | Περιγραφή διαφοράς | Αιτιολογία |
|----------------------------------|--|--|---|
| 1./3.125 στοιχείο α) σημείο 4 | CAT.GEN.MPA.180 στοιχείο α) σημείο 5 | Το πιστοποιητικό αερομεταφορέα πρέπει να είναι επικυρωμένο αντίγραφο, ενώ στον κανονισμό EU-OPS/την JAR-OPS3 προβλέπεται το πρωτότυπο πιστοποιητικό αερομεταφορέα ή αντίγραφό του. | Ευθυγράμμιση με την AMT 30 του ICAO |
| Δεν εφαρμόζεται | CAT.GEN.MPA.180 στοιχείο α) σημείο 9 | Πρέπει να μεταφέρεται το μητρώο καταγραφής πτήσης, ενώ στον κανονισμό EU-OPS/την JAR-OPS3 δεν υπήρχε σχετική εντολή. | Συμμόρφωση με το άρθρο 29 της σύμβασης του Σικάγου. |

| Αναφορά EU-OPS/JAR-OPS3 | Αναφορά EASA-EE | Περιγραφή διαφοράς | Αιτιολογία |
|---|-----------------|---|--|
| 1.192 | CAT.OP.MPA.106 | Απαιτείται προηγούμενη έγκριση για τη χρήση απομονωμένου αεροδρομίου ως αεροδρομίου προορισμού για αεροπλάνα. | Η χρήση απομονωμένου αεροδρομίου εκθέτει τα αεροσκάφη και τους επιβάτες σε μεγαλύτερο κίνδυνο σε σχέση με πτητικές λειτουργίες όπου υπάρχει διαθέσιμο αεροδρόμιο εναλλαγής προορισμού. Η ταξινόμηση ή μη ενός αεροδρομίου ως απομονωμένο αεροδρόμιο συχνά εξαρτάται από τα αεροσκάφη που χρησιμοποιούνται για τη λειτουργία του αεροδρομίου. Συνεπώς, η αρμόδια αρχή πρέπει να αξιολογήσει αν εφαρμόζονται όλα τα δυνατά μέσα για το μετριασμό του μεγαλύτερου κινδύνου. |
| 1./3.255 | CAT.OP.MPA.150 | Απαιτείται προηγούμενη έγκριση για την πολιτική καυσίμων και κάθε αλλαγή σε αυτή. | Ο Οργανισμός συμμερίζεται την άποψη των ενδιαφερομένων ότι οι απαιτήσεις ως προς την πολιτική καυσίμων αποτελούν απαίτηση κρίσιμη για την ασφάλεια και ότι συνεπώς πρέπει να απαιτείται προηγούμενη έγκριση. |
| Προσάρτημα 1 της παραγράφου JAR-OPS 3.005 στοιχείο γ) | Δεν εφαρμόζεται | Διαγραφή της στιγμιαίας πτήσης μέσω του φακέλου σχετικού ύψους-ταχύτητας. | Αυτό θεωρείται ότι αντικείται στην παράγραφο 4.α του παραρτήματος IV του βασικού κανονισμού. |

| Αναφορά EU-OPS/JAR-OPS3 | Αναφορά EASA-EE | Περιγραφή διαφοράς | Αιτιολογία |
|---------------------------------|---------------------------------|--|--|
| 1./3.620 | CAT.POL.MAB.100 στοιχείο στ) | Συμπεριλήφθηκαν πρόσθετα κριτήρια για την έγκριση των σταθερών μαζών για στοιχεία φορτίου εκτός επιβατών και αποσκευών. | Παροχή μεγαλύτερης ευελιξίας στους αερομεταφορείς. |
| 1./3.625 | CAT.POL.MAB.105 στοιχείο α) | Αφαιρείται η έγκριση για την παράλειψη δεδομένων από τα έγγραφα τεκμηρίωσης μάζας και ζυγοστάθμισης. | Θεωρείται ότι τα εν λόγω δεδομένα δεν παραλείπονται αλλά ότι παρέχονται αλλού. |
| 1./3.625 | CAT.POL.MAB.105 στοιχείο ε) | Οι διατάξεις σχετικά με τα έγγραφα τεκμηρίωσης μάζας και ζυγοστάθμισης επεκτάθηκαν ώστε να καλύπτεται η χρήση διαφορετικών τύπων συστημάτων μάζας και ζυγοστάθμισης επί του αεροσκάφους. | Συμπερίληψη υφιστάμενων συστημάτων που προηγουμένως δεν καλύπτονταν. |
| 1.635 | CAT.IDE.A.110 | Ενημερώθηκαν οι απαιτήσεις για τις εφεδρικές ηλεκτρικές ασφάλειες. | Ευθυγράμμιση με τον ICAO και την ΕΠΤ-OPS 43 του JAA ³⁷ |
| 1.665 | CAT.IDE.A.150 | Εισάχθηκαν απαιτήσεις για τα συστήματα προειδοποίησης εντοπισμού εδάφους κατηγορίας A και κατηγορίας B. | Ευθυγράμμιση με την ΕΠΤ-OPS 39B του JAA. ³⁸ |
| 1.675 | CAT.IDE.A/H.165 | Διαγράφηκε το πρώτο μέρος της αρχικής απαίτησης για τον εξοπλισμό για πτήση σε συνθήκες παγετού. | Καλύπτεται ήδη από τη βασική απαίτηση 2.α.5 |
| Διατάξεις για τους καταγραφείς. | CAT.IDE.A/H.185/1 90/195/200 | Αναβαθμίστηκαν οι απαιτήσεις για τους καταγραφείς στοιχείων πτήσης. Συμπεριλήφθηκε εντολή για την καταγραφή ζεύξης δεδομένων. | ΕΠΤ NPA OPS 39C ³⁹ , 48A ⁴⁰ , 67 του JAA. ⁴¹ |

³⁷ ΕΠΤ-OPS 43 (JAR-OPS 1) Μηχανισμοί προστασίας κυκλώματος.

³⁸ ΕΠΤ-OPS 39B (JAR-OPS 1) Αστοχία του θερμαντήρα pitot, TAWS B, HF.

³⁹ ΕΠΤ-OPS 39C (JAR-OPS 1) Καταγραφέας στοιχείων πτήσης τύπου IA & κωδικοί καυσίμων).

⁴⁰ ΕΠΤ-OPS 48A (JAR-OPS 1) Καταγραφή επικοινωνιών ζεύξης δεδομένων για αεροπλάνα νέας κατασκευής.

⁴¹ ΕΠΤ-OPS 67 (JAR-OPS 3) Καταγραφείς στοιχείων πτήσης τύπου IVA.

| Αναφορά EU-OPS/JAR-OPS3 | Αναφορά EASA-EE | Περιγραφή διαφοράς | Αιτιολογία |
|-------------------------|-----------------|--|---|
| 1./3.790 | CAT.IDE.A/H.250 | Διαγράφηκε η διάταξη που έδινε εντολή για τη χρήση Halon. | Συμμόρφωση προς τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1005/2009 ⁴² |
| 1./3.730 | CAT.IDE.A.205 | 1.Στα μικρά αεροπλάνα απαιτείται σύστημα πρόσδεσης του άνω μέρους του κορμού (UTR). 2.Εισάγεται ο ορισμός του συστήματος πρόσδεσης του άνω μέρους του κορμού. | 1. ΕΠΤ ΝΡΑ 26-20 ⁴³ του JAA. 2. Παροχή ευελιξίας για υφιστάμενες λύσεις σχεδιασμού. |
| 1./3.680 | Δεν εφαρμόζεται | Διαγράφηκε η απαίτηση σχετικά με τον ενδείκτη κοσμικής ακτινοβολίας. | Διαγράφηκε καθώς ο βασικός κανονισμός, ο οποίος εξετάζει μόνο τον μετρίασμό κινδύνων ασφάλειας, δεν παρέχει τη νομική βάση για τη μεταφορά τους, λ.χ. ζητήματα υγείας, και προκειμένου να αποφευχθεί η σύμπτωση με άλλη κοινοτική νομοθεσία (Οδηγία 96/29/Ευρατόμ του Συμβουλίου της 31ης Μαΐου 1996 ⁴⁴). |

Διαφορές με το παράρτημα 6 του ICAO

245. Στον ακόλουθο πίνακα παρουσιάζεται ανασκόπηση των απαιτήσεων του παραρτήματος 6 του ICAO οι οποίες θεωρείται ότι είτε δεν έχουν μεταφερθεί ή ότι έχουν μεταφερθεί κατά τρόπο που δεν προσφέρει τουλάχιστον ένα ισοδύναμο επίπεδο ασφάλειας, όπως καθορίζεται στα πρότυπα του παραρτήματος 6 του ICAO.

⁴² Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1005/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 16ης Σεπτεμβρίου 2009 για τις ουσίες που καταστρέφουν τη στιβάδα του όζοντος. *EE L 286 της 31.10.2009, σ. 1.*

⁴³ ΕΠΤ 26-20 ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΠΡΟΣΔΕΣΗΣ ΤΟΥ ΑΝΩ ΜΕΡΟΥΣ ΤΟΥ ΚΟΡΜΟΥ ΣΕ ΑΕΡΟΠΛΑΝΑ ΕΝΤΑΣΣΟΜΕΝΑ ΣΤΗΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ (ΕΠΙΒΑΤΙΚΑ) ΜΕ ΜΕΓΙΣΤΟ ΒΑΡΟΣ ΑΠΟΓΕΙΩΣΗΣ < 5700 KG.

⁴⁴ Οδηγία 96/29/Ευρατόμ του Συμβουλίου της 31ης Μαΐου 1996 για τον καθορισμό των βασικών κανόνων ασφάλειας για την προστασία της υγείας των εργαζομένων και του πληθυσμού από τους κινδύνους που προκύπτουν από ιονίζουσες ακτινοβολίες, *EE L 159 της 29.6.1996, σ. 1-114.*

Πίνακας 7: Διαφορές με το παράρτημα 6 του ICAO

| Αναφορά παραρτήματος 6 μέρος I/III | Αναφορά EASA-ΕΕ | Περιγραφή διαφοράς |
|---|---|--|
| Παράρτημα 6 μέρος I 6.3.1.2.3 | CAT.IDE.A.190 στοιχείο α) σημείο 1 και στοιχείο β) σημείο 3 | Οι ημερομηνίες εφαρμογής για καταγραφέα στοιχείων πτήσης τύπου I στο τμήμα CAT.IDE ισχύουν για πιστοποιητικά αξιοπλοΐας που εκδόθηκαν μετά τον Ιούλιο του 1990 αντί του Ιανουαρίου του 1989 |
| Παράρτημα 6 μέρος I 6.3.1.2.4 | CAT.IDE.A.190 στοιχείο α) σημείο 1 και στοιχείο β) σημείο 2 | Οι ημερομηνίες εφαρμογής για καταγραφέα στοιχείων πτήσης τύπου II στο τμήμα CAT.IDE ισχύουν για πιστοποιητικά αξιοπλοΐας που εκδόθηκαν μετά τον Ιούλιο του 1990 αντί του Ιανουαρίου του 1989 |
| Παράρτημα 6 μέρος I 6.3.1.2.12 & 13 | CAT.IDE.A.190 | Δεν εφαρμόζεται μέγιστο διάστημα δειγματοληψίας και καταγραφής συγκεκριμένων παραμέτρων. |
| Παράρτημα 6 μέρος I 6.3.1.3 & | CAT.IDE.A.190 | Δεν εφαρμόζεται η κατάργηση των παλαιών μέσων μνήμης για τους καταγραφείς στοιχείων πτήσης. |
| Παράρτημα 6 μέρος I 6.3.2.1.1 | CAT.IDE.A.185 στοιχείο α) | Δεν εφαρμόζεται καταγραφέας συνομιλιών στο θάλαμο διακυβέρνησης για ελαφρά αεροπλάνα. |
| Παράρτημα 6 μέρος I 6.3.2.2 | CAT.IDE.A.185 | Δεν εφαρμόζεται η κατάργηση των παλαιών μέσων μνήμης για τους καταγραφείς συνομιλιών στο θάλαμο διακυβέρνησης. |
| Παράρτημα 6 μέρος I 6.3.2.3 | CAT.IDE.A.185 στοιχείο β) | Δεν εφαρμόζεται η παράταση της διάρκειας της καταγραφής σε δύο ώρες για του καταγραφείς συνομιλιών στο θάλαμο διακυβέρνησης μετά την εγκατάστασή τους. |
| Παράρτημα 6 μέρος I 6.3.3.1.2 | CAT.IDE.A.195 | Δεν εφαρμόζεται η καταγραφή επικοινωνίας ζεύξης δεδομένων μετά την εγκατάστασή της. |
| Παράρτημα 6 μέρος I 6.3.3.3 | CAT.IDE.A.195 | Δεν εφαρμόζεται ο συσχετισμός της καταγραφής επικοινωνίας ζεύξης δεδομένων με την καταγραφή συνομιλιών στο θάλαμο διακυβέρνησης. |
| Παράρτημα 6 μέρος I 6.3.4.5.2 | CAT.IDE.A.200 | Δεν εφαρμόζεται η διαμόρφωση διπλού συνδυαστικού καταγραφέα για μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης άνω των 15000 kg. |

| Αναφορά παραρτήματος 6 μέρος I/III | Αναφορά EASA-ΕΕ | Περιγραφή διαφοράς |
|---|----------------------------------|--|
| Παράρτημα 6 μέρος I 6.5.2.1 στοιχείο β) | CAT.IDE.A.285 | Δεν εφαρμόζεται η μεταφορά σωσίβιων γιλέκων κατά την πτήση επάνω από τη θάλασσα πέρα από το μήκος πτήσεως χωρίς ισχύ κινητήρα από την ακτή, στην περίπτωση όλων των άλλων αεροπλάνων ξηράς (που δεν πετούν σύμφωνα με την παράγραφο 5.2.9 ή την παράγραφο 5.2.10). |
| Παράρτημα 6 μέρος I 6.6 | CAT.IDE.A.305 | Το τμήμα CAT.IDE περιλαμβάνει εξαιρέσεις για πρόσθετο σωσίβιο εξοπλισμό που δεν προβλέπονται από τον ICAO |
| Παράρτημα 6 μέρος I 6.19.2 & 3 | CAT.IDE.A.350 | Δεν εφαρμόζεται η διευθέτηση 7,62 m για τον πομπό αναφοράς ύψους πίεσης. |
| Παράρτημα 6 μέρος I, προσάρτημα 8, 3.1 | CAT.IDE.A.185 στοιχεία δ) και ε) | Στην παράγραφο CAT.IDE η απαίτηση για την έναρξη της καταγραφής κατά τη διάρκεια των ελέγχων στο θάλαμο διακυβέρνησης δεν ισχύει για όλα τα αεροπλάνα αλλά εξαρτάται από την ημερομηνία έκδοσης του εκάστοτε πιστοποιητικού αξιοπλοΐας. |
| Παράρτημα 6 μέρος I, προσάρτημα 8, 4 | Δεν εφαρμόζεται | Δεν εφαρμόζονται απαιτήσεις για αερομεταφερόμενους καταγραφείς εικόνων. |
| Παράρτημα 6 μέρος I, προσάρτημα 8, 6 | Δεν εφαρμόζεται | Δεν εφαρμόζονται απαιτήσεις για συστήματα καταγραφής στοιχείων αεροσκάφους (ADRS). |
| Παράρτημα 6 μέρος I, προσάρτημα 8, 7,1 | Δεν εφαρμόζεται | Δεν εφαρμόζονται απαιτήσεις για την παρακολούθηση των ενσωματωμένων λειτουργιών δοκιμής για τους εγκατεστημένους καταγραφείς στοιχείων πτήσης και τη μονάδα απόκτησης στοιχείων πτήσης (FDAU). |
| Παράρτημα 6 μέρος III, 4.3.1.3 | CAT.IDE.H.190 | Δεν εφαρμόζεται η κατάργηση των μέσων μνήμης παλαιάς τεχνολογίας για τους καταγραφείς στοιχείων πτήσης. |
| Παράρτημα 6 μέρος III, 4.3.1.4 | CAT.IDE.H.190 στοιχείο β) | Στην παράγραφο CAT.IDE, αναλόγως της τάξης και της ημερομηνίας έκδοσης του εκάστοτε πιστοποιητικού αξιοπλοΐας, η απαιτούμενη διάρκεια καταγραφής μπορεί να είναι μικρότερη των 10 ωρών. |
| Παράρτημα 6 μέρος III, 4.3.2.2 | CAT.IDE.H.185 | Δεν εφαρμόζεται η κατάργηση των μέσων μνήμης παλαιάς τεχνολογίας για τους καταγραφείς συνομιλιών στο θάλαμο διακυβέρνησης. |

| Αναφορά παραρτήματος 6 μέρος I/III | Αναφορά EASA-ΕΕ | Περιγραφή διαφοράς |
|---|---|--|
| Παράρτημα 6 μέρος III, 4.3.2.3 | CAT.IDE.H.185 στοιχείο β) | Δεν εφαρμόζεται η παράταση της διάρκειας της καταγραφής από τον καταγραφέα συνομιλιών στο θάλαμο διακυβέρνησης μετά την εγκατάστασή του. |
| Παράρτημα 6 μέρος III, 4.8.2 & 3 | CAT.IDE.H.240 | Δεν εφαρμόζονται απαιτήσεις ελικοπτέρων υπό πίεση για οξυγόνο. |
| Παράρτημα 6 μέρος III, προσάρτημα 5, 3 | CAT.IDE.H.185 στοιχεία δ) και ε) | Στην παράγραφο CAT.IDE η απαίτηση για την έναρξη της καταγραφής κατά τη διάρκεια των ελέγχων στο θάλαμο διακυβέρνησης δεν ισχύει για όλα τα ελικόπτερα. Εξαρτάται από την ημερομηνία έκδοσης του εκάστοτε πιστοποιητικού αξιοπλοΐας. |
| Παράρτημα 6 μέρος III, προσάρτημα 5, 4 | Δεν εφαρμόζεται | Δεν εφαρμόζονται απαιτήσεις για αερομεταφερόμενους καταγραφείς εικόνων. |
| Παράρτημα 6 μέρος III, προσάρτημα 5, 6 | Δεν εφαρμόζεται | Δεν εφαρμόζονται απαιτήσεις για την παρακολούθηση των ενσωματωμένων λειτουργιών δοκιμής για τους εγκατεστημένους καταγραφείς στοιχείων πτήσης και τη μονάδα απόκτησης στοιχείων πτήσης (FDAU). |
| Παράρτημα 6 μέρος I, συνημμένο C | Κατάσταση της επιφάνειας του διαδρόμου | Ο ορισμός ευθυγραμμίζεται με τον κανονισμό EU-OPS/την JAR-OPS 3. Η δραστηριότητα θέσπισης κανόνων OPS.005 θα συμπεριλάβει αναθεώρηση του ορισμού της επιφάνειας του διαδρόμου. |
| Παράρτημα 6 μέρος III, συνημμένο A | Κατηγορία A / B αναφορικά με ελικόπτερα | Οι ορισμοί είναι ευθυγραμμισμένοι με τους ορισμούς των προδιαγραφών πιστοποίησης (JAR-OPS 3). |

IV. Κατάλογος προτεινόμενων διαδικασιών θέσπισης κανόνων

246. Κατά τη διάρκεια των φάσεων διαβούλευσης με τους ενδιαφερόμενους προέκυψε μια σειρά στοιχείων τα οποία, αν αντιμετωπίζονταν στην παρούσα γνώμη, θα υπερέβαιναν κατά πολύ την εντολή του Οργανισμού για τη μεταφορά των υφιστάμενων κανόνων. Τα στοιχεία αυτά, ωστόσο, έχουν τεκμηριωθεί και θα εξεταστούν σε χωριστές διαδικασίες θέσπισης κανόνων ώστε να καταστεί δυνατή κατάλληλη διαβούλευση με τη συμμετοχή των ενδιαφερόμενων. Στον ακόλουθο πίνακα παρουσιάζεται ανασκόπηση των προτεινόμενων διαδικασιών θέσπισης κανόνων.

Πίνακας 8: Προτεινόμενες διαδικασίες θέσπισης κανόνων

| Μέρος, αναφορά στους κανόνες | Πεδίο εφαρμογής | Αναφορά στο πρόγραμμα δραστηριοτήτων θέσπισης κανόνων |
|--|---|--|
| Παράρτημα I, μέρος CAT, μέρος SPA, μέρος NCC, μέρος NCO, μέρος SPO | Η πρώτη συντακτική αναθεώρηση των εκτελεστικών κανόνων OPS και των αποδεκτών μέσων συμμόρφωσης/υλικού καθοδήγησης θα συμπεριλάβει την OPS.047 Αποσαφήνιση του ορισμού ξεχωριστού διαδρόμου και ορισμένα στοιχεία για την ευθυγράμμιση με τις πλέον πρόσφατες τροποποιήσεις του παραρτήματος 6 του ICAO οι οποίες δεν συμπεριλήφθηκαν στη γνώμη. Η έναρξη της εν λόγω διαδικασίας θέσπισης κανόνων είναι προγραμματισμένη για το 2013. | OPS.005 Ενημέρωση των εκτελεστικών κανόνων OPS του EASA |
| OPS | Αναθεώρηση των κανόνων όσον αφορά τις απαιτήσεις που αφορούν ζητήματα αρχικής ή διαρκούς αξιοπιστίας και συνεπώς θα ήταν ορθότερο να περιλαμβάνονται στο μέρος 21, στο μέρος 145 ή στο μέρος M. | MDM.047 |
| CAT.POL.H.420 | Πτητική λειτουργία μονοκινητήριου ελικοπτέρου πάνω από εχθρικά περιβάλλοντα ευρισκόμενα εκτός πυκνοκατοικημένης περιοχής. | OPS.049 |
| CAT.POL.MAB.100 | Γενική αξιολόγηση των απαιτήσεων σχετικά με τη ζύγιση αεροσκαφών για την ένταξή τους στο μέρος M. Ιδίως οι ενδιαφερόμενοι ζητούν την αναθεώρηση των φορέων που δικαιούνται να εκτελούν τη ζύγιση αεροσκαφών προκειμένου να αξιολογηθεί αν η ζύγιση μπορεί να διενεργείται μόνο από φορείς του μέρους M / μέρους 145 ή επίσης από τρίτους που εργάζονται στο πλαίσιο των συστημάτων ποιότητας εγκεκριμένων φορέων. | MDM.047 |
| CAT.IDE.A.175 | Πρόταση απαίτησης συστήματος ενδοεπικοινωνίας ανεξαρτήτως του μεγέθους του αεροσκάφους σε περίπτωση πτητικής λειτουργίας πολλαπλών πληρωμάτων του τύπου του αεροσκάφους. Πράγματι, πολλά μονοκινητήρια ελαφρά αεροσκάφη που χρησιμοποιούνται για βασική εκπαίδευση το διαθέτουν ήδη. | OPS.065 |

| Μέρος, αναφορά στους κανόνες | Πεδίο εφαρμογής | Αναφορά στο πρόγραμμα δραστηριοτήτων θέσπισης κανόνων |
|--|---|--|
| CAT.IDE.H.115 | Πρόταση να επιτρέπεται η χρήση νέων τεχνολογιών για τα φώτα προσγείωσης ελικοπτέρων (π.χ. LED) οι οποίες είναι σε θέση να προσφέρουν εναλλακτικούς τρόπους για την επίτευξη φωτισμού «ώστε να φωτίζουν το έδαφος εμπρός και κάτω από το ελικόπτερο και το έδαφος σε κάθε πλευρά του ελικοπτέρου». | OPS.065 |
| CAT.IDE.H.130 στοιχείο θ) | Πρόταση απαίτησης υποδοχή χάρτη για κάθε πτητική λειτουργία τη νύχτα. | OPS.065 |
| CAT.IDE.H.280 | Να θεωρούνται αποδεκτά μέσα εκτός των φορητών ραδιοφάρων εντοπισμού: μπορούν να είναι εξίσου αποτελεσματικοί με τους αυτόματα αναπτυσσόμενους πομπούς εντοπισμού έκτακτης ανάγκης ιδίως επειδή κατά τη διάρκεια ατυχημάτων μπορεί να χαθεί η φυσική σύνδεση μεταξύ του αναπτυσσόμενου πομπού εντοπισμού έκτακτης ανάγκης και της κεραίας του. | OPS.065 |
| Τμήμα SPA.LVO, CAT.OP.MPA.110, τμήμα SPA.ETOPS | Αναθεώρηση του τμήματος E του κανονισμού EU-OPS. Αυτή αφορά ιδίως τους κανόνες για τις διαδικασίες προσέγγισης με κατακόρυφη καθοδήγηση, τις πτητικές λειτουργίες LTS CAT I, τις πτητικές λειτουργίες OTS CAT II και τις πτητικές λειτουργίες με τη χρήση προηγμένων οπτικών συστημάτων, πρόσφατες τροποποιήσεις των προτύπων και συνιστώμενων πρακτικών του ICAO, νέες τεχνολογικές προόδους, όπως είναι τα συστήματα συνθετικής όρασης. | OPS.083 |

| | | |
|-----------|--|--|
| Μέρος CAT | <p>Ευθυγράμμιση με τον ICAO σχετικά με:</p> <p>(i) την καταγραφή επικοινωνίας ζεύξης δεδομένων - μεταφορά της ΕΠΤ-OPS.48A του JAA. Επέκταση σε όλα τα αεροπλάνα και τα ελικόπτερα που κάνουν χρήση εφαρμογών επικοινωνίας ζεύξης δεδομένων των απαιτήσεων για καταγραφή με κανονιστικό καταγραφέα της επικοινωνίας ζεύξης δεδομένων·</p> <p>(ii) τις νέες απαιτήσεις μεταφοράς για τα αεροπλάνα με στροβιλοκινητήρα με MCTOM (μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης κάτω των 5 700 kg σύμφωνα με τις οποίες πρέπει να διαθέτουν FDR ή ADRS ή AIR και CVR ή CARS</p> <p>(iii) την κατάργηση για ελικόπτερα και αεροπλάνα της χρήσης καταγραφών που χρησιμοποιούν διαμόρφωση συχνότητας και καταγραφών σε μαγνητική ταινία·</p> <p>(iv) αεροπλάνα με μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης άνω των 15 000 kg για τα οποία το πιστοποιητικό τύπου εκδίδεται για πρώτη φορά κατά ή μετά την 01/01/2016 και τα οποία απαιτείται να διαθέτουν τόσο καταγραφέα στοιχείων πτήσης όσο και καταγραφέα συνομιλιών στο θάλαμο διακυβέρνησης, ώστε να διαθέτουν δύο συνδυαστικούς καταγραφείς (καταγραφέας στοιχείων πτήσης/καταγραφέας συνομιλιών στο θάλαμο διακυβέρνησης)·</p> <p>(v) παράταση, για ελικόπτερα και αεροπλάνα, της απαιτούμενης διάρκειας καταγραφής για όλους τους καταγραφείς συνομιλιών στο θάλαμο διακυβέρνησης σε 2 ώρες από την 01/01/2016.</p> | <p>OPS.007</p> <p>MDM.073</p> <p>OPS.090</p> <p>OPS.091</p> <p>OPS.092</p> |
| Μέρος CAT | <p>Ενημέρωση του καταλόγου παραμέτρων του καταγραφέα στοιχείων πτήσης, συμπεριλαμβανομένων των επιδόσεων παραμέτρων, για λόγους ευθυγράμμισης με την ED-112.</p> <p>Αναθεώρηση των διατάξεων που σχετίζονται με τη συντήρηση των καταγραφών στοιχείων πτήσης (κατόπιν σύστασης διερεύνησης αεροπορικού ατυχήματος).</p> | <p>OPS.023</p> <p>MDM.099</p> |
| CS-29 | <p>Υπερβάσεις μέσω του διαγράμματος σχετικού ύψους-ταχύτητα για στροφειόπτερα των προδιαγραφών πιστοποίησης CS-29.</p> <p>Αναθεώρηση των προδιαγραφών πιστοποίησης CS-29 και εξέταση του ενδεχόμενου κατάρτισης συμπληρώματος της βάσης πιστοποιητικού τύπου και αναθεώρηση του μοντέλου πτήσης ελικοπτέρου για ελικόπτερα που βρίσκονται σε υπηρεσία υπό το φως της ελάφρυνσης που περιέχει το προσάρτημα 1 της JAR-OPS 3.005 στοιχείο γ).⁴⁵</p> | <p>27&29.027</p> |

⁴⁵ Βλ. επίσης τον πίνακα 1 ανωτέρω όπου αναφέρεται ότι η ελάφρυνση δεν μεταφέρεται λόγω αντίφασης με την παράγραφο 4.α του παραρτήματος IV του βασικού κανονισμού.

V. CAT.GEN: Τμήμα A – Γενικές απαιτήσεις

247. Αυτό το τμήμα περιέχει γενικές απαιτήσεις για τις εμπορικές αερομεταφορές. Περιέχει δύο ενότητες:

- Ενότητα 1 – Μηχανοκίνητα αεροσκάφη· και
- Ενότητα 2 – Μη μηχανοκίνητα αεροσκάφη.

248. Η παρούσα γνώμη καλύπτει μόνο τις απαιτήσεις για την ενότητα 1.

CAT.GEN.MPA: Ενότητα 1 – Μηχανοκίνητα αεροσκάφη**Γενικά**

249. Αυτή η ενότητα μεταφέρει μέρη του τμήματος B του κανονισμού EU-OPS και της JAR-OPS 3. Σχετίζεται με το την ΕΠΤ OPS.GEN ενότητες I, V και VI και το OPS.CAT ενότητα I.

Κανόνες του κανονισμού EU-OPS / της JAR-OPS 3 που μεταφέρονται στο μέρος ORO

250. Οι ακόλουθοι κανόνες του τμήματος B μεταφέρονται στο μέρος ORO και δεν περιλαμβάνονται στην παρούσα ενότητα:

- OPS 1./3.005 Γενικά, καλύπτεται από τον κανονισμό για τις αεροπορικές δραστηριότητες, το μέρος M, τις βασικές απαιτήσεις του βασικού κανονισμού, το τμήμα ORO.FC·
- OPS 1./3.030 Κατάλογοι ελάχιστου εξοπλισμού – Ευθύνες αερομεταφορέα, καλύπτεται στο τμήμα ORO.MLR·
- OPS 1./3.035 Πρόγραμμα πρόληψης ατυχημάτων και ασφάλειας πτήσης, καλύπτεται στην παράγραφο ORO.GEN.200·
- OPS 1./3.037, καλύπτεται στην παράγραφο ORO.GEN.200·
- OPS 1./3.155, καλύπτεται στο τμήμα ORO.SEC·
- OPS 1./3.165 Μίσθωση, καλύπτεται στο τμήμα ORO.AOC.

CAT.GEN.MPA.100 Ευθύνες πληρώματος

251. Αυτός ο κανόνας μεταφέρει τον κανόνα OPS1./3.085 στοιχεία α), β) και δ). Προστέθηκε το στοιχείο β) σημείο 5, σύμφωνα με τη συζήτηση στην Επιτροπή για την Ασφάλεια των Αερομεταφορών, συγκεκριμένα για να καλύψει μέλη του πληρώματος που απασχολούνται σε περισσότερους του ενός αερομεταφορείς. Τα εν λόγω στοιχεία, τα οποία καλύπτονται ήδη στο παράρτημα IV του βασικού κανονισμού, διατηρήθηκαν και προστέθηκε αναφορά στο παράρτημα IV.

CAT.GEN.MPA.105 Ευθύνες του κυβερνήτη

252. Ο εν λόγω κανόνας μεταφέρει τον κανόνα OPS 1./3.085 στοιχείο στ). Προκειμένου να συνδυαστούν όλες οι ευθύνες του κυβερνήτη σε έναν ενιαίο κανόνα, οι ακόλουθοι κανόνες συγχωνεύτηκαν στον παρόντα κανόνα: OPS 1/3.330 και OPS 1.420 στοιχείο δ) σημεία 2 και 3.

CAT.GEN.MPA.180 Έγγραφα, εγχειρίδια και πληροφορίες που μεταφέρονται

253. Οι προτεινόμενοι εκτελεστικοί κανόνες βασίζονται σε απαιτήσεις που υπάρχουν ήδη στον κανονισμό EU-OPS και στην JAR-OPS 3, με τις εξής σημαντικές διαφορές:

- Η μεταφορά «εγγράφων» σε ηλεκτρονική μορφή έχει επεκταθεί ώστε να συμπεριληφθούν πιστοποιητικά και εγχειρίδια στο πλαίσιο της αυξανόμενης χρήσης ηλεκτρονικών μέσων. Η οδηγία 1999/93/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 13ης Δεκεμβρίου 1999, σχετικά με το κοινοτικό πλαίσιο για ηλεκτρονικές υπογραφές⁴⁶, παρέχει τον μηχανισμό για τα πρωτότυπα σε ηλεκτρονική μορφή, λ.χ. ηλεκτρονική υπογραφή.
- Εάν στην περίπτωση πιστοποιητικού αερομεταφορέα μεταφέρεται αντίγραφο αντί του πρωτοτύπου, το αντίγραφο πρέπει να είναι επικυρωμένο, κάτι που δεν οριζόταν στον κανονισμό EU-OPS/στην JAR-OPS 3. Η αλλαγή πραγματοποιήθηκε για την ευθυγράμμιση με τα πρότυπα του παραρτήματος 6 του ICAO. Το υλικό καθοδήγησης σχετικά με τη συμμόρφωση με τον εν λόγω κανόνα θα παρέχεται στη σχετική απόφαση του Εκτελεστικού Διευθυντή.
- Θα μεταφέρεται το μητρώο καταγραφής πτήσης, ενώ αυτό δεν ήταν επιβεβλημένο από τον κανονισμό EU-OPS/την JAR-OPS 3. Η αλλαγή πραγματοποιήθηκε για τη συμμόρφωση με το άρθρο 29 της σύμβασης του Σικάγου. Το μητρώο καταγραφής πτήσης και τα δεδομένα που περιέχει μπορεί να είναι διαθέσιμα σε διάφορα συστήματα ή έγγραφα.
- Οι διατάξεις σχετικά με τη μεταφορά πιστοποιητικών, εγχειριδίων και άλλων στοιχείων που στον κανονισμό EU-OPS και την JAR-OPS 3 περιλαμβάνονταν σε τρεις χωριστές παραγράφους, συγχωνεύτηκαν για λόγους απλοποίησης και σαφήνειας.
- Στο κείμενο αναφέρεται πλέον σαφώς ότι μόνο το πιστοποιητικό νηολόγησης, το πιστοποιητικό αξιοπλοΐας και η άδεια σταθμού αεροσκάφους πρέπει να είναι «πρωτότυπα», αντανακλώντας το σκοπό του κανονισμού EU-OPS/της JAR-OPS 3.
- Η αναφορά στην τεκμηρίωση της μεταφοράς επικίνδυνων εμπορευμάτων μεταφέρθηκε στο μέρος SPA.

⁴⁶ EE L 13 της 19.1.2000, σ. 12-20.

- Η ελάφρυνση που επιτρέπει την τήρηση ορισμένων εγγράφων στο αεροδρόμιο ή το χώρο λειτουργίας υπό συγκεκριμένες προϋποθέσεις έχει αλλάξει ώστε συμπεριληφθεί η τεκμηρίωση για τη μάζα και τη ζυγοστάθμιση, καθώς αντίγραφο της πρέπει να τηρείται στο έδαφος.

CAT.GEN.MPA.200 Μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων

254. Οι απαιτήσεις στο τμήμα CAT.GEN αφορούν τις περιστάσεις στις οποίες μπορεί να γίνει μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων χωρίς την ύπαρξη έγκρισης σύμφωνα με το τμήμα SPA.DG. Αυτό αφορά, παραδείγματος χάρη, αντικείμενα που μεταφέρονται στις αποσκευές των επιβατών τα οποία θεωρούνται συνήθως επικίνδυνα εμπορεύματα. Αυτή η παράγραφος αντιμετωπίζει επίσης την αντίληψη των μελών του πληρώματος για τον εντοπισμό επικίνδυνων εμπορευμάτων που μεταφέρονται ακούσια.
255. Η προσέγγιση του Οργανισμού συνίσταται στη χρήση αναφοράς στις τεχνικές οδηγίες του ICAO, όπως παρουσιάστηκε στην ΕΠΤ. Η αναφορά καθορίζεται στους εκτελεστικούς κανόνες. Εν γένει αυτοί οι κανόνες δεν περιλαμβάνουν αποσπάσματα από τις τεχνικές οδηγίες. Συνεπώς, η απαίτηση στο τμήμα CAT.GEN και οι απαιτήσεις στο τμήμα SPA.DG είναι συντομότερες από τις αντίστοιχες απαιτήσεις στο τμήμα IH του κανονισμού EU-OPS και στο τμήμα IH της JAR-OPS 3. Μόνο απαιτήσεις που καθορίζουν συγκεκριμένες ευθύνες αερομεταφορέων επαναλήφθηκαν από τις τεχνικές οδηγίες.

VI. CAT.OP: Τμήμα B - Επιχειρησιακές διαδικασίες

256. Αυτό το τμήμα περιλαμβάνει απαιτήσεις για επιχειρησιακές διαδικασίες που αφορούν τις εμπορικές αερομεταφορές. Περιέχει δύο ενότητες:
- Ενότητα 1 — Μηχανοκίνητα αεροσκάφη· και
 - Ενότητα 2 – Μη μηχανοκίνητα αεροσκάφη.

Η παρούσα γνώμη καλύπτει μόνο την ενότητα 1.

CAT.OP.MPA: Ενότητα 1 – Μηχανοκίνητα αεροσκάφη**Γενικά**

257. Αυτή η ενότητα μεταφέρει το τμήμα Δ και μέρη του τμήματος Ε του κανονισμού EU-OPS και της JAR-OPS 3.

Σύγκριση με τον κανονισμό EU-OPS / την JAR-OPS 3

258. Οι κανόνες του τμήματος Ε του κανονισμού EU-OPS / της JAR-OPS 3 που δεν σχετίζονται με τις πτητικές λειτουργίες με χαμηλή ορατότητα (LVO) μεταφέρθηκαν στην παράγραφο CAT.OP.MPA.110. Αυτό αφορά μέρη των κανόνων OPS 1/3.430 και το σχετικό κείμενο του (νέου) προσαρτήματος 1 του κανόνα OPS 1./3.430 και το προσάρτημα 2 του κανόνα OPS 1.320 στοιχείο γ). Το (παλιό) προσάρτημα 1 του κανόνων OPS 1./3.430 δεν μεταφέρθηκε γιατί θα αντικατασταθεί από το (νέο) προσάρτημα 1 τον Ιούνιο του 2011.
259. Οι κανόνες του κανονισμού EU-OPS / της JAR-OPS 3 σχετικά με τα ελάχιστα μειωμένου κάθετου διαχωρισμού (RVSM), τις πτήσεις μεγάλων αποστάσεων δικινητήριων αεροπλάνων (ETOPS), τις ελάχιστες προδιαγραφές επιδόσεων ναυτιλίας (MNPS) και τη ναυτιλία βασισμένη σε επιδόσεις (PBN) μεταφέρθηκαν στα σχετικά τμήματα του μέρους SPA.
260. Τα ακόλουθα προσάρτηματα που περιέχουν μέσα συμμόρφωσης με στόχο ασφάλειας μεταφέρθηκαν ως αποδεκτά μέσα συμμόρφωσης και θα εξεταστούν στην αντίστοιχη απόφαση του Οργανισμού. Η εν λόγω προσέγγιση εφαρμόστηκε στα ακόλουθα προσάρτηματα:
- Προσάρτημα 1 του OPS 1.255 Πολιτική καυσίμων·
 - Προσάρτημα 1 του OPS 1.270 Εναποθήκευση αποσκευών και φορτίων·
 - Προσάρτημα 1 του OPS 1.305 Ανεφοδιασμός/αφαίρεση καυσίμων ενώ οι επιβάτες επιβιβάζονται, είναι επιβιβασμένοι στο αεροπλάνο ή αποβιβάζονται· και
 - Προσάρτημα 1 (νέο) του OPS 1./3.430.
261. Οι ακόλουθοι κανόνες του τμήματος Δ μεταφέρονται από άλλα μέρη ή έγγραφα κανόνων και δεν περιλαμβάνονται στην παρούσα ενότητα:
- Το OPS 1.311 μεταφέρεται στο τμήμα ORO.CC·
 - OPS 1.390 Κοσμική ακτινοβολία, καλύπτεται από την οδηγία 96/29/Ευρατόμ του Συμβουλίου· και
 - Το OPS 1.420 καλύπτεται στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 996/2010⁴⁷, το τμήμα ORO.GEN, το μέρος Μ, το μέρος SERA, την παράγραφο CAT.GEN.MPA.105 στοιχεία γ) και δ), το τμήμα SPA.DG και το τμήμα ORO.SEC.

⁴⁷ Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 996/2010 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 20ής Οκτωβρίου 2010, σχετικά με τη διερεύνηση και την πρόληψη ατυχημάτων και συμβάντων στην πολιτική αεροπορία και την κατάργηση της οδηγίας 94/56/ΕΚ, *EE L 295 της 12.11.2010, σ. 35-50.*

CAT.OP.MPA.105 Χρήση αεροδρομίων και χώρων λειτουργίας

262. Αυτός ο κανόνας μεταφέρει τον κανόνα OPS 1/3.220. Το πεδίο εφαρμογής αυτού του κανόνα έχει επεκταθεί σε πτητικές λειτουργίες που δεν αναχωρούν από ή προσγειώνονται σε αεροδρόμιο. Λόγω ζητημάτων ασφάλειας, το κείμενο του κανόνα δεν επιτρέπει τη χρήση χώρων λειτουργίας για τις εμπορικές αερομεταφορές με σύνθετα αεροπλάνα.

CAT.OP.MPA.106 Χρήση απομονωμένων αεροδρομίων – αεροπλάνα

263. Ο Οργανισμός προτείνει τη λήψη προηγούμενης έγκρισης για τη χρήση απομονωμένου αεροδρομίου ως αεροδρομίου προορισμού για εμπορικές αερομεταφορές με αεροπλάνα.

264. Ο Οργανισμός συμφώνησε με την άποψη των ενδιαφερόμενων και των ομάδων αναθεώρησης ότι η χρήση απομονωμένου αεροδρομίου εκθέτει το αεροσκάφος και τους επιβαίνοντες σε μεγαλύτερο κίνδυνο από ότι τους εκθέτουν πτητικές λειτουργίες όπου υπάρχει διαθέσιμο αεροδρόμιο εναλλαγής προορισμού. Η ταξινόμηση ή μη ενός αεροδρομίου ως απομονωμένο αεροδρόμιο συχνά εξαρτάται από τα αεροσκάφη που χρησιμοποιούνται για τη λειτουργία του αεροδρομίου. Συνεπώς, η αρμόδια αρχή πρέπει να εκτιμήσει αν εφαρμόζονται όλα τα δυνατά μέσα για το μετριασμό του μεγαλύτερου κινδύνου πτήσης προς απομονωμένο αεροδρόμιο.

CAT.OP.MPA.110 Επιχειρησιακά ελάχιστα αεροδρομίου, CAT.OP.MPA.115 Τεχνική πτήσης προσέγγισης – αεροπλάνα

265. Αυτοί οι κανόνες μεταφέρουν τον κανόνα OPS 1./3.225 και μέρη του κανόνα 1./3.430. Για τη βελτίωση της αναγνωσιμότητας των κανόνων, ο κανόνας 1./3.430 χωρίστηκε σε δύο απαιτήσεις. Το κείμενο ανασυντάχθηκε και απλουστεύθηκε στο μέτρο του δυνατού.

266. Όπως προαναφέρθηκε, οι ακόλουθοι αντίστοιχοι κανόνες του (νέου) προσαρτήματος 1 του OPS 1.430 μεταφέρθηκαν ως αποδεκτά μέσα συμμόρφωσης και δημοσιεύονται στην απόφαση:

- Απογειώσεις με ορατότητα διαδρόμου (RVR) μεγαλύτερη ή ίση των 400 m·
- Προσεγγίσεις μη ακριβείας (NPA)·
- Διαδικασίες προσέγγισης με κατακόρυφη καθοδήγηση (APV)·
- Πτητικές λειτουργίες CAT I·
- Προσεγγίσεις στον κύκλο του αεροδρομίου·
- Προσεγγίσεις εξ όψεως·
- Κανόνες για εξοπλισμό εδάφους που έχει αστοχήσει ή είναι υποβαθμισμένος· και
- Κανόνες για τη μετατροπή της αναφερόμενης μετεωρολογικής ορατότητας σε ορατότητα διαδρόμου.

CAT.OP.MPA.115 Τεχνική πτήσης προσέγγισης – αεροπλάνα

267. Αυτοί οι κανόνες μεταφέρουν τον κανόνα OPS 1./3.225 και μέρη του κανόνα 1./3.430. Για τη βελτίωση της αναγνωσιμότητας των κανόνων, ο κανόνας 1./3.430 χωρίστηκε σε δύο απαιτήσεις. Το κείμενο ανασυντάχθηκε και απλουστεύθηκε στο μέτρο του δυνατού.

CAT.OP.MPA.140 Μέγιστη απόσταση από κατάλληλο αεροδρόμιο για δικινητήρια αεροπλάνα χωρίς έγκριση πτήσεων μεγάλων αποστάσεων δικινητήριων αεροπλάνων (ETOPS)

268. Αυτός ο κανόνας μεταφέρει το OPS 1.245 του κανονισμού EU-OPS. Περιλαμβάνει τον κανόνα για αεροπλάνα με στροβιλοκινητήρα με μέγιστη επιχειρησιακή διαμόρφωση έως 19 θέσεων επιβατών και μέγιστη μάζα απογείωσης κάτω των 45360 kg για την αύξηση της απόστασης κατωφλίου έως τα 180 λεπτά, εφόσον το εγκρίνει η αρμόδια αρχή. Για νομικούς λόγους, στις απαιτήσεις προστέθηκε το στοιχείο δ) σχετικά με τον τρόπο λήψης της εν λόγω έγκρισης από την αρμόδια αρχή.

CAT.OP.MPA.150 Πολιτική καυσίμων

269. Αυτός ο κανόνας μεταφέρει τον κανόνα OPS 1/3.255. Ο Οργανισμός συμμερίζεται την άποψη των ενδιαφερόμενων και των ομάδων αναθεώρησης ότι οι απαιτήσεις σχετικά με την πολιτική καυσίμων αποτελούν απαίτηση κρίσιμη για την ασφάλεια. Βάσει του αποτελέσματος της διαβούλευσης με τους ενδιαφερόμενους και των αντιδράσεων που ελήφθησαν επί του ΕΑΠ, ο Οργανισμός διατηρεί την πρότασή του να απαιτείται προηγούμενη έγκριση της πολιτικής καυσίμων και κάθε αλλαγής σε αυτήν.

270. Όπως προαναφέρθηκε, το κείμενο του προσαρτήματος 1 του OPS 1.225 μεταφέρθηκε στο υλικό αποδεκτών μέσω συμμόρφωσης και θα δημοσιευτεί στην απόφαση.

CAT.OP.MPA.155 Μεταφορά ειδικών κατηγοριών επιβατών

271. Αυτός ο κανόνας μεταφέρει πρωτίστως τα OPS 1.260 και 1.265. Αποσκοπεί επίσης στην παροχή των απαραίτητων μέσων για μελλοντικά αποδεκτά μέσα συμμόρφωσης/υλικό καθοδήγησης που ενδεχομένως να καταρτιστούν ως αποτέλεσμα ενέργειας θέσπισης κανόνων σχετικά με τη μεταφορά προσώπων με μειωμένη κινητικότητα (ΠΜΚ) (MDM.072) που αναμένεται να αρχίσει το 2012. Το προτεινόμενο κείμενο ανασυντάχθηκε λαμβάνοντας υπόψη τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1107/2006 σχετικά με τα δικαιώματα των ατόμων με αναπηρία και των ατόμων με μειωμένη κινητικότητα όταν ταξιδεύουν αεροπορικώς⁴⁸. Ειδική προσοχή δόθηκε στο άρθρο 2 στοιχείο α) όπου παρέχεται ορισμός του «ατόμου με αναπηρία» και του «ατόμου με μειωμένη κινητικότητα» το πεδίο εφαρμογής του οποίου είναι ελαφρώς ευρύτερο από τον αντίστοιχο ορισμό του κανονισμού EU-OPS (σχετ. ACJ OPS 1.260 στην ενότητα της JAR-OPS 1). Λαμβάνοντας επίσης υπόψη ότι οι κανόνες που υφίστανται στις Η.Π.Α σχετικά με τη μεταφορά ΠΜΚ (Τίτλος 14 του Κώδικα Ομοσπονδιακών Κανονισμών (CFR) μέρος 382) έχουν πλέον εφαρμογή σε ευρωπαϊκούς αερομεταφορείς, λήφθηκε υπόψη η εξασφάλιση της συμβατότητας

⁴⁸ EE L 204 της 26.7.2006, σ. 1-9.

των προτεινόμενων εκτελεστικών κανόνων με την αρχή που αναφέρεται στο άρθρο 4 παράγραφος 1 στοιχείο α) του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1107/2006. Συνοψίζοντας, το προτεινόμενο κείμενο αναπτύχθηκε συνεπώς ώστε να εξασφαλιστεί η δυνατότητα συμμόρφωσης προς τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 216/2008 και των σχετικών εκτελεστικών κανόνων σχετικά με τις αεροπορικές δραστηριότητες, καθώς και προς τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1107/2006.

CAT.OP.MPA.295 Χρησιμοποίηση εναέριου συστήματος αποφυγής σύγκρουσης (ACAS)

272. Αυτός ο κανόνας μεταφέρει το OPS 1.390. Το κείμενο ευθυγραμμίστηκε με το κείμενο που προτείνεται στη γνώμη 5/2010 για το τμήμα AUR.ACAS⁴⁹. Το τμήμα AUR.ACAS συντάχθηκε με στόχο την εισαγωγή εναέριου συστήματος αποφυγής σύγκρουσης με λογική αποφυγής σύγκρουσης έκδοσης 7.1 ως υποχρεωτικό πρότυπο στον ευρωπαϊκό εναέριο χώρο.
273. Βάσει των αντιδράσεων που ελήφθησαν, η γνώμη προτείνει συγκεκριμένες απαιτήσεις για αεροπλάνα και ελικόπτερα.

VII. CAT.POL: Τμήμα Γ — Επιδόσεις του αεροσκάφους και περιορισμοί πτητικής λειτουργίας

274. Αυτό το τμήμα περιέχει απαιτήσεις για τις επιδόσεις των αεροσκαφών και τους περιορισμούς πτητικής λειτουργίας για αεροσκάφη που χρησιμοποιούνται σε εμπορικές αερομεταφορές. Περιέχει πέντε ενότητες:
- Ενότητα 1 — Αεροπλάνα·
 - Ενότητα 2 — Ελικόπτερα·
 - Ενότητα 3 — Ανεμοπλάνα·
 - Ενότητα 4 — Αερόστατα· και
 - Ενότητα 5 — Μάζα και ζυγοστάθμιση.
275. Η παρούσα γνώμη καλύπτει τις ενότητες 1, 2 και 5.

CAT.POL.A: Ενότητα 1 — Αεροπλάνα

Γενικά

276. Η παρούσα ενότητα μεταφέρει τα τμήματα ΣΤ-Θ του κανονισμού EU-OPS.
277. Η παρούσα ενότητα αποτελείται από τέσσερα κεφάλαια:
- Κεφάλαιο 1 — Γενικές απαιτήσεις·
 - Κεφάλαιο 2 — Κατηγορία επιδόσεων Α·
 - Κεφάλαιο 3 — Κατηγορία επιδόσεων Β·
 - Κεφάλαιο 4 — Κατηγορία επιδόσεων Γ·

⁴⁹ Διατίθεται στο δικτυακό τόπο του Οργανισμού.

Σύγκριση με τον κανονισμό EU-OPS / την JAR-OPS 3

278. Διατηρήθηκε το περιεχόμενο κανόνων των τμημάτων ΣΤ-Θ. Πραγματοποιήθηκαν συντακτικές αναθεωρήσεις για την ευθυγράμμιση με τους όρους που χρησιμοποιούνται σε άλλα τμήματα. Στις περιπτώσεις όπου το κείμενο του κανονισμού EU-OPS επέτρεπε εναλλακτικές μεθόδους, το κείμενο είτε μεταφέρθηκε σε αποδεκτά μέσα συμμόρφωσης είτε διαγράφηκε, καθώς θα απαιτούσε παρέκκλιση του άρθρου 14 παράγραφος 6 στην περίπτωση που δεν καθορίζονται σαφώς τα κριτήρια για την εναλλακτική μέθοδο.
279. Το προσάρτημα 1 του OPS 1.545 στοιχείο β) σημείο 1 και στοιχείο γ) σημείο 1 μεταφέρθηκε σε επίπεδο αποδεκτών μέσων συμμόρφωσης.

Κεφάλαιο 2 – Κατηγορία επιδόσεων Α

280. Το κείμενο του κανόνα διατηρήθηκε χωρίς σημαντική μεταβολή.
281. Βάσει των παρατηρήσεων που ελήφθησαν, για προσεγγίσεις μεγάλης γωνίας, οι τιμές περιοριστικού ύψους διέλευσης αυξήθηκαν από 50 σε 60 ft για ευθυγράμμιση με την ΕΠΤ 25B-267 και την πρόταση της Υποεπιτροπής Επιδόσεων του JAA.

Κεφάλαιο 3 – Κατηγορία επιδόσεων Β

282. Το κείμενο του κανόνα διατηρήθηκε χωρίς σημαντική μεταβολή.

Κεφάλαιο 4 – Κατηγορία επιδόσεων Γ

283. Το κείμενο του κανόνα διατηρήθηκε χωρίς σημαντική μεταβολή.

CAT.POL.H: Ενότητα 2 – Ελικόπτερα**Γενικά**

284. Η παρούσα ενότητα μεταφέρει τα τμήματα ΣΤ-Θ της JAR-OPS 3.
285. Η παρούσα ενότητα αποτελείται από τέσσερα κεφάλαια:
- Κεφάλαιο 1 – Γενικές απαιτήσεις
 - Κεφάλαιο 2 – Κατηγορία επιδόσεων 1
 - Κεφάλαιο 3 – Κατηγορία επιδόσεων 2
 - Κεφάλαιο 4 – Κατηγορία επιδόσεων 3

**Πτητικές λειτουργίες προς ή από τοποθεσίες δημόσιου ενδιαφέροντος –
CAT.POL.H.225**

286. Μια τοποθεσία δημόσιου ενδιαφέροντος είναι ένας χώρος προσγείωσης σε νοσοκομείο ευρισκόμενο σε πυκνοκατοικημένο εχθρικό περιβάλλον. Εφόσον δεν είναι η βάση λειτουργίας HEMS, προσελκύει ελάφρυνση από τις απαιτήσεις της κατηγορίας επιδόσεων 3 γιατί η περιοχή προσγείωσης είναι πολύ μικρή για συμμόρφωση με τη διαδικασία της κατηγορίας A ή το περιβάλλον του εμποδίου έχει ως αποτέλεσμα σε πολύ απαιτητική βαθμίδα ανόδου.⁵⁰ Ο κανόνας ισχύει για πτητικές λειτουργίες HEMS καθώς και για διανοσοκομειακές μεταφορές για τις οποίες δεν είναι αναγκαία έγκριση HEMS.
287. Ο αερομεταφορέας πρέπει να προσδιορίσει τις τοποθεσίες δημόσιου ενδιαφέροντος όπου δεν μπορούν να εκτελούνται πτητικές λειτουργίες σύμφωνα με την κατηγορία επιδόσεων 1 και να υποβάλει αίτηση για τη χορήγηση έγκρισης ώστε να πετά χωρίς διασφαλισμένη δυνατότητα ασφαλούς αναγκαστικής προσγείωσης. Σύμφωνα με μια αντίστοιχη απαίτηση που αφορά τις αρχές (ARO.OPS.220) δίνεται εντολή στην αρμόδια αρχή να συμπεριλάβει τον κατάλογο των τοποθεσιών δημόσιου ενδιαφέροντος στην έγκριση.
288. Η οριστική πρόταση αντιστοιχεί στην JAR-OPS 3 με κάποιες συντακτικές αλλαγές για τη βελτίωση του κειμένου και την ευθυγράμμισή του με άλλες απαιτήσεις. Η διάταξη έλαβε μια σειρά αντιδράσεων λόγω της διαφορετικής ή μη υλοποίησης της JAR-OPS 3 στα κράτη μέλη. Κατόπιν εκτενών συζητήσεων με κράτη μέλη και εμπειρογνώμονες, ο Οργανισμός κατέληξε ότι δεν θα μπορούσε να καταρτίσει έναν φάκελο ασφάλειας που να επιτρέπει την αλλαγή του σκοπού ή των ημερομηνιών εφαρμογής της JAR-OPS 3. Ιδιαίτερως οι ημερομηνίες εφαρμογής μπορεί να αποτελέσουν ζήτημα για λήψη απόφασης σε επίπεδο Επιτροπής καθώς το συγκεκριμένο θέμα υπερβαίνει τον τομέα της νομοθεσίας για την ασφάλεια των αεροπορικών δραστηριοτήτων.

Πτητική λειτουργία χωρίς διασφαλισμένη δυνατότητα ασφαλούς αναγκαστικής προσγείωσης - CAT.POL.H.305

289. Το προσάρτημα 1 της JAR-OPS 3.517 στοιχείο α) συμπεριλήφθηκε σε αυτόν τον εκτελεστικό κανόνα.
290. Για λόγους νομικής βεβαιότητας το «σύνολο των προϋποθέσεων» πρέπει να είναι ρητές. Συνεπώς, κάποια στοιχεία της κοινής συμβουλευτικής εγκυκλίου ACJ-2 στο προσάρτημα 1 της JAR-OPS 3.517 στοιχείο α) αναβαθμίστηκαν σε υλικό κανόνων αντί να παραμείνουν ανοικτά σε εναλλακτική ερμηνεία. Η μέθοδος συμμόρφωσης με αυτήν την προϋπόθεση διατηρείται στο υλικό των αποδεκτών μέσων συμμόρφωσης.

⁵⁰ Για χώρους προσγείωσης (σε νοσοκομεία) που δεν βρίσκονται σε πυκνοκατοικημένο εχθρικό περιβάλλον μπορούν να εφαρμοστούν οι διατάξεις σχετικά με την έκθεση, οι οποίες περιλαμβάνονται ήδη στο CAT.POL.H, καθώς αυτό δεν αποτελεί ελάφρυνση από τις απαιτήσεις της κατηγορίας επιδόσεων 1.

Πτητική λειτουργία ελικοπτέρου πάνω από εχθρικά περιβάλλοντα ευρισκόμενα εκτός πυκνοκατοικημένης περιοχής - CAT.POL.H.420

291. Ένα εχθρικό περιβάλλον ευρισκόμενο εκτός πυκνοκατοικημένης περιοχής μπορεί οριστεί ως ένα περιβάλλον όπου:
- μια ασφαλής αναγκαστική προσγείωση δεν μπορεί να πραγματοποιηθεί επειδή η επιφάνεια είναι ανεπαρκής·
 - οι επιβαίνοντες στο ελικόπτερο δεν μπορούν να προστατευθούν επαρκώς από τα στοιχεία· και
 - ανταπόκριση/δυνατότητα έρευνας και διάσωσης δεν παρέχεται σύμφωνα με την προβλεφθείσα έκθεση.
292. Η πηγή της παραγράφου CAT.POL.H.420 είναι το προσάρτημα 1 της παραγράφου JAR-OPS 3.005 στοιχείο ε), το οποίο βασίζεται σε αξιολόγηση κινδύνου που αποσκοπεί στην παροχή υψηλού επιπέδου προστασίας των επιβατών σε εμπορικές αερομεταφορές. Το μέρος της απαίτησης που αφορά την προστασία των επιβατών έγκειται στο γεγονός ότι εξ ορισμού ένα μονοκινητήριο ελικόπτερο που εκτελεί πτητική λειτουργία σε κατηγορία επιδόσεων 3 επάνω από εχθρικό περιβάλλον θα πραγματοποιήσει, σε περίπτωση αστοχίας του κρίσιμου κινητήρα, αναγκαστική προσγείωση με πιθανές απώλειες.
293. Εν τούτοις, όταν θεσπίστηκε ο κανόνας το 1999, ο JAA αναγνώρισε τις οικονομικές επιπτώσεις της νέας διάταξης και ότι ενδεχομένως να μην είναι άμεσα διαθέσιμα ελικόπτερα με τις κατάλληλες επιδόσεις. Συνεπώς, συμπεριλήφθηκε υλικό καθοδήγησης ώστε να είναι δυνατή η συνέχιση των υφιστάμενων πτητικών λειτουργιών, ιδιαιτέρως:
- σε ορεινές περιοχές· και
 - σε απομακρυσμένες περιοχές, όπου δεν είναι εφικτή ή ανάλογη η παύση των πτητικών λειτουργικών με μονοκινητήρια ελικόπτερα και η αντικατάσταση του στόλου με πολυκινητήρια ελικόπτερα.
294. Λόγω των διαφορών στην εφαρμογή της JAR-OPS 3 στα κράτη μέλη, η διάταξη έχει ευρύτερη χρήση από εκείνη στην οποία αποσκοπούσε ο JAA το 1999, είτε γιατί επιτρέπονται οι εν λόγω πτητικές λειτουργίες μονοκινητήριων ελικοπτέρων σε κάθε εχθρικό περιβάλλον είτε επίσης μέσω της έγκρισης νέων αερομεταφορέων.
295. Καθώς ορισμένα πολυκινητήρια ελικόπτερα σήμερα ενδέχεται να μην είναι σε θέση να ικανοποιούν τις απαιτήσεις της κατηγορίας επιδόσεων 1 ή 2 για πτήσεις σε μεγαλύτερα απόλυτα ύψη, οι διατάξεις της JAR-OPS 3 μεταφέρονται στους προτεινόμενους εκτελεστικούς κανόνες ώστε να επιτρέπεται η συνέχιση αυτών των πτητικών λειτουργιών έως ότου είναι διαθέσιμα ελικόπτερα με καλύτερες επιδόσεις. Πραγματοποιήθηκαν ορισμένες προσαρμογές προκειμένου να λαμβάνεται υπόψη, όσο το δυνατόν περισσότερο, η κατάσταση στα κράτη μέλη.
296. Σύμφωνα με μια νέα απαίτηση που αφορά τις αρχές (ARO.OPS.215), το κράτος μέλος πρέπει να καθορίσει αυτές τις ορεινές και απομακρυσμένες περιοχές και η αρμόδια αρχή πρέπει να εξετάσει την αξιολόγηση κινδύνων και να λάβει υπόψη την τεχνική και οικονομική αιτιολόγηση για την εκτέλεση αυτών των πτητικών λειτουργιών πριν από την έγκρισή τους.

297. Θα εισαχθεί νέο υλικό καθοδήγησης για την αντικατάσταση του ερμηνευτικού επεξηγηματικού υλικού του προσαρτήματος 1 της παραγράφου JAR-OPS 3.005 στοιχείο ε), που θα αποσαφηνίζει τις περιστάσεις στις οποίες μπορούν να λαμβάνονται οι εγκρίσεις.
298. Ορισμένα κράτη μέλη και ενδιαφερόμενοι ισχυρίζονται ότι ο προτεινόμενος κανόνας δεν πρέπει να περιορίζεται σε ορεινές ή απομακρυσμένες περιοχές αλλά να επιτρέπει πτητικές λειτουργίες σε κάθε εχθρικό περιβάλλον. Ωστόσο, εντός του διαθέσιμου χρονοδιαγράμματος, οι ενδιαφερόμενοι και ο Οργανισμός δεν κατάφεραν να συγκεντρώσουν τα κατάλληλα στοιχεία και να καταρτίσουν φάκελο ασφάλειας από τον οποίο θα προέκυπτε η ανάγκη για την αναθεώρηση της βασικής υποκείμενης αρχής της JAR-OPS 3, η οποία αφορούσε τη μετάβαση των στόλων σε πολυκινητήρια ελικόπτερα, δεδομένων των μεταγενέστερων τεχνολογικών προόδων και της αυξημένης αξιοπιστίας των μονοκινητήριων ελικοπτέρων. Συνεπώς, ο Οργανισμός θεωρεί πρόωρη την εισαγωγή αυτή τη στιγμή σημαντικών αλλαγών στον κανόνα. Έχει αρχίσει να συλλέγει κατάλληλα στοιχεία και προβλέπεται να κινήσει μια νέα διαδικασία θέσπισης κανόνων σχετικά με το εν λόγω ζήτημα. Η συγκεκριμένη διαδικασία θέσπισης κανόνων θα εξετάσει επίσης τη χρήση ελικοπτέρων με παλινδρομικούς κινητήρες.

CAT.POL.MAB: Ενότητα 5 — Μάζα και ζυγοστάθμιση

Γενικά

299. Αυτή η ενότητα μεταφέρει το τμήμα I του κανονισμού EU-OPS και της JAR-OPS 3.
300. Η παρούσα ενότητα αποτελείται από δύο κεφάλαια:
- Κεφάλαιο 1 — Μηχανοκίνητα αεροσκάφη·
 - Ενότητα 2 – Μη μηχανοκίνητα αεροσκάφη.
301. Η παρούσα γνώμη καλύπτει μόνο το κεφάλαιο 1.

Κεφάλαιο 1 — Μηχανοκίνητα αεροσκάφη

Ειδικά ζητήματα

302. Οι απαιτήσεις μάζας και ζυγοστάθμισης για τα μηχανοκίνητα αεροσκάφη διατηρήθηκαν μαζί καθώς εντοπίστηκαν μόνο ελάχιστες διαφορές μεταξύ αεροπλάνων και ελικοπτέρων. Το κείμενο που προκύπτει είναι ευθυγραμμισμένο όσο το δυνατόν περισσότερο με τις αρχικές απαιτήσεις του κανονισμού EU-OPS και της JAR-OPS 3. Ωστόσο, βελτιώθηκε και πλέον υπάρχει μεγαλύτερη ισορροπία μεταξύ του επιπέδου του κανόνα και των αποδεκτών μέσων συμμόρφωσης ώστε να επιτρέπεται επαρκής ευελιξία και να λαμβάνονται υπόψη οι διαφορετικές επιχειρησιακές περιστάσεις.
303. Οι απαιτήσεις για τη ζύγιση των αεροσκαφών διατηρήθηκαν, προς το παρόν, στην παράγραφο CAT.POL.MAB.100 στοιχείο β). Θα ενσωματωθούν στο μέρος M στο πλαίσιο της διαδικασίας θέσπισης κανόνων MDM.047. Αυτή η διαδικασία θα συμπεριλάβει μια αξιολόγηση των προσώπων/φορέων που δικαιούνται να διενεργούν ζύγιση αεροσκαφών.

304. Πρόσθετα κριτήρια για την έγκριση των σταθερών μαζών για στοιχεία φορτίου εκτός επιβατών και αποσκευών συμπεριλήφθηκαν στην παράγραφο CAT.POL.MAB.100 στ).
305. Η έγκριση της παράλειψης κάποιων στοιχείων από τα έγγραφα τεκμηρίωσης μάζας και ζυγοστάθμισης διαγράφηκε από την παράγραφο CAT.POL.MAB.105 στοιχείο α) καθώς δεν θεωρείται ότι αυτά τα στοιχεία λείπουν αλλά ότι παρέχονται αλλού και είναι άμεσα διαθέσιμα προς χρήση.
306. Οι διατάξεις σχετικά με τα έγγραφα τεκμηρίωσης μάζας και ζυγοστάθμισης επεκτάθηκαν (παράγραφος CAT.POL.MAB.105 στοιχείο ε)) ώστε να καλύπτεται η χρήση διαφορετικών τύπων συστημάτων μάζας και ζυγοστάθμισης επί του αεροσκάφους προκειμένου να ληφθούν υπόψη υφιστάμενα συστήματα που δεν καλύπτονται από τον κανονισμό EU-OPS / την JAR-OPS 3.

VIII.CAT.IDE: Τμήμα Δ — Όργανα, στοιχεία και εξοπλισμός

307. Αυτό το τμήμα περιέχει γενικές απαιτήσεις για τις εμπορικές αερομεταφορές. Αποτελείται από τέσσερις ενότητες:
- Ενότητα 1 — Αεροπλάνα·
 - Ενότητα 2 — Ελικόπτερα·
 - Ενότητα 3 — Ανεμοπλάνα· και
 - Ενότητα 4 - Αερόστατα.
308. Η παρούσα γνώμη περιέχει τις ενότητες 1 και 2.
309. Οι ενότητες 1 και 2 μεταφέρουν τα τμήματα IA και IB του κανονισμού EU-OPS και της JAR-OPS 3.
310. Σε γενικές γραμμές συντάχθηκε κείμενο το οποίο διατηρεί τους στόχους που βασίζονται στις επιδόσεις στο βαθμό του δυνατού, λ.χ. σε επίπεδο κανόνων και παρέχει προδιαγραφές συστημάτων/εξοπλισμού και μέσα συμμόρφωσης σε επίπεδο αποδεκτών μέσων συμμόρφωσης.
311. Οι απαιτήσεις που αφορούν τον εξοπλισμό διαχωρίστηκαν από τις αμιγώς επιχειρησιακές απαιτήσεις, π.χ. σχετικά με τη χρήση εξοπλισμού, οι οποίες καλύπτονται δεόντως στο τμήμα CAT.OP.
312. Η αρίθμηση των κανόνων διατηρήθηκε διαδοχική σε κάθε ενότητα δίνοντας τον ίδιο αριθμό και τον ίδιο τίτλο στους κανόνες που αναφέρονται στο ίδιο θέμα για αεροπλάνα και ελικόπτερα. Σε κάθε περίπτωση που ένας κανόνας αφορούσε συγκεκριμένα τα αεροπλάνα, ο συγκεκριμένος αριθμός δεν υπήρχε για τα ελικόπτερα και το αντίστροφο.
313. Οι απαιτήσεις έγκρισης στην παράγραφο CAT.IDE.A/H.100 σχετικά με τα απαιτούμενα από το τμήμα CAT.IDE όργανα και τον εξοπλισμό αποσαφηνίστηκαν και ευθυγραμμίζονται με τις απαιτήσεις του μέρους 21. Προστέθηκαν επιπλέον διατάξεις ώστε να διασφαλιστεί ότι τα όργανα και ο εξοπλισμός που δεν απαιτούνται από το μέρος CAT και δεν απαιτούν έγκριση σύμφωνα με το μέρος 21 δεν χρησιμοποιούνται για λειτουργίες ασφάλειας και δεν επηρεάζουν την αξιοπλοΐα.

314. Εισάχθηκε μια νέα απαίτηση, η παράγραφος CAT.IDE.A/H.105 Ελάχιστος εξοπλισμός για την πτήση, η οποία αφορά τις πτητικές λειτουργίες με αστοχίες εξοπλισμού σύμφωνα με την OPS 1.030/3.030.
315. Οι απαιτήσεις για τους καταγραφείς στοιχείων πτήσης ενημερώθηκαν σύμφωνα με την ΕΠΤ-OPS 39B (καταγραφείς στοιχείων πτήσης τύπου 1A). Λήφθηκαν επίσης υπόψη η ΕΠΤ-OPS 48A Καταγραφή επικοινωνιών ζεύξης δεδομένων για αεροπλάνα νέας κατασκευής και η ΕΠΤ-OPS 67 Καταγραφείς στοιχείων πτήσης τύπου IVA για ελικόπτερα.
316. Το πρώτο μέρος της αρχικής απαίτησης για τον εξοπλισμό για πτήση σε συνθήκες παγετού στην παράγραφο CAT.IDE.A/H.165 διαγράφηκε καθώς καλύπτεται ήδη από τη βασική απαίτηση 2.α.5.
317. Η ημερομηνία της εντολής για την καταγραφή επικοινωνίας ζεύξης δεδομένων πρέπει ιδανικά να αντιστοιχεί στην ημερομηνία κατά την οποία η ζεύξη δεδομένων χρησιμοποιείται για βασικές επικοινωνίες VHF. Ωστόσο, σε πολλές παρατηρήσεις ζητήθηκε η έγκαιρη κοινοποίηση ώστε να αποφευχθεί η δαπανηρή τοποθέτηση εκ των υστέρων. Συνεπώς, προτείνεται να δοθεί εντολή για την καταγραφή επικοινωνίας ζεύξης δεδομένων δύο χρόνια μετά τη θέση σε ισχύ του κανονισμού OPS, ήτοι την 8η Απριλίου 2014.
318. CAT.IDE.A(H).250 Πυροσβεστήρες χειρός: οι διατάξεις OPS που δίνουν εντολή για τη χρήση του μέσου κατάσβεσης διαγράφηκαν για λόγους συμμόρφωσης προς τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1005/2009 ο οποίος απαγορεύει τη χρήση του. Ο κανόνας περιλαμβάνει έναν γενικό στόχο ασφάλειας σχετικά με την αποτελεσματικότητα του μέσου κατάσβεσης. Βάσει αυτού επιτρέπεται η χρήση του Halon κατά τη μεταβατική περίοδο.
319. Η απαίτηση που αφορά τον ενδείκτη κοσμικής ακτινοβολίας (OPS 1.680/3.680) διαγράφηκε καθώς ο βασικός κανονισμός, όπου εξετάζεται μόνο ο μετρισμός των κινδύνων ασφάλειας, δεν παρέχει τη νομική βάση για τη μεταφορά της, λ.χ. ζητήματα υγείας. Με αυτήν τη διαγραφή αποφεύγεται επίσης η σύμπτωση με άλλα ευρωπαϊκά νομοθετήματα, ιδίως εκείνα που σχετίζονται με την υγεία και την ασφάλεια στην εργασία ή την προστασία από τις ακτινοβολίες (Οδηγία 96/29/Ευρατόμ του Συμβουλίου της 31ης Μαΐου 1996).

Ενότητα 1 — Αεροπλάνα

320. Οι απαιτήσεις για τις εφεδρικές ηλεκτρικές ασφάλειες (παράγραφος CAT.IDE.A.110) βελτιώθηκαν σύμφωνα με τον ICAO, τον κανονισμό EU-OPS και την ΕΠΤ-OPS 43 του JAA.
321. Η ελάφρυνση για κάποια από τα όργανα και τον εξοπλισμό που απαιτούνται σε πτήσεις εξ όψεως την ημέρα, για τα αεροσκάφη η συμμόρφωση των οποίων απαιτεί εκ των υστέρων εγκατάσταση και η οποία αποτέλεσε αντικείμενο έγκρισης της αρχής, παρέχεται πλέον απευθείας στον κανόνα ώστε να εξασφαλίζεται η ομοιόμορφη εφαρμογή σε όλα τα κράτη μέλη.

322. Προστέθηκε απαίτηση για σύστημα πρόσδεσης του άνω μέρους του κορμού στα μικρά αεροπλάνα σύμφωνα με την ΕΠΤ 26-20 για αεροπλάνα με μέγιστη μάζα απογείωσης κάτω των 5 700 kg, κατόπιν σύστασης της Επιτροπής Διερεύνησης Ατυχήματος προς την ΥΠΑ του Ηνωμένου Βασιλείου και μεταγενέστερης μελέτης που διενήργησε η τελευταία.
323. Δόθηκε επίσης ένας ορισμός της πρόσδεσης του άνω μέρους του κορμού ώστε να δοθεί ευελιξία για τις υφιστάμενες λύσεις σχεδιασμού. Από την εξέταση των παρατηρήσεων προέκυψε σαφώς ότι στον κανονισμό EU-OPS δεν υπήρχε συνοχή ως προς τη χρήση του όρου «ιμάντας πρόσδεσης». Παρότι φαίνεται να υπάρχει η κοινή αντίληψη ότι ο ιμάντας πρόσδεσης περιλαμβάνει μια ζώνη ασφάλειας και δύο ιμάντες ώμου, υπάρχουν πολλά αεροπλάνα τα οποία πιθανώς να μην πληρούν τις ισχύουσες απαιτήσεις. Οι εξαιρέσεις που ελήφθησαν από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή σύμφωνα με τον κανονισμό EU-OPS επιβεβαιώνουν αυτήν την άποψη. Ελήφθησαν πολλές παρατηρήσεις ώστε να επιτραπεί η χρήση ζωνών ασφάλειας με διαγώνιο ιμάντα ώμου στο κάθισμα παρατηρητή στο θάλαμο του πληρώματος πτήσης σε αεροπλάνα όπου δεν είναι εφικτή η τοποθέτηση ιμάντα πρόσδεσης τεσσάρων σημείων. Λαμβάνοντας υπόψη τις πρόσφατες εξελίξεις στο σχεδιασμό του εσωτερικού των αεροσκαφών, διαφορετικές λύσεις σχεδιασμού για τα συστήματα πρόσδεσης του άνω μέρους του κορμού μπορούν να προσφέρουν το ίδιο βελτιωμένο επίπεδο ασφάλειας για τα καθίσματα παρατηρητή.
324. Εισάχθηκαν απαιτήσεις για τα συστήματα προειδοποίησης εντοπισμού εδάφους κατηγορίας A και κατηγορίας B (παράγραφος CAT.IDE.A.150) σύμφωνα με την ΕΠΤ-OPS 39B.

Ενότητα 2 — Ελικόπτερα

325. Μετά τις παρατηρήσεις επί τους ΕΑΠ, η ελάφρυνση για τις απαιτήσεις που αφορούν το οξυγόνο για τους χειριστές (παράγραφος CAT.IDE.H.240) διατηρείται, ως είχε αρχικά στην JAR-OPS 3, για μη σύνθετα ελικόπτερα που πετούν μεταξύ 10 000 ft και 13 000 ft. Περαιτέρω εξαιρέσεις για παρεισφρήσεις μικρού μήκους μεταξύ 13 000 ft και 16 000ft, που προβλέπονταν αρχικά από την JAR-OPS 3 στο πλαίσιο ειδικής έγκρισης της αρχής, θα πρέπει να διέπονται από το άρθρο 14 του βασικού κανονισμού. Αυτές οι περαιτέρω εξαιρέσεις δεν ευθυγραμμίζονται με τα πρότυπα και τις συνιστώμενες πρακτικές του ICAO και προκειμένου να εγκριθούν πρέπει να βασίζονται σε ειδικά μέτρα μετριασμού (π.χ. πείρα του αερομεταφορέα, φυσιολογική προσαρμογή του χειριστή σε συγκεκριμένα απόλυτα ύψη). Επιπλέον, συνήθως επιτυγχάνονται μόνο σε συγκεκριμένες περιοχές (λ.χ. ορεινές περιοχές).

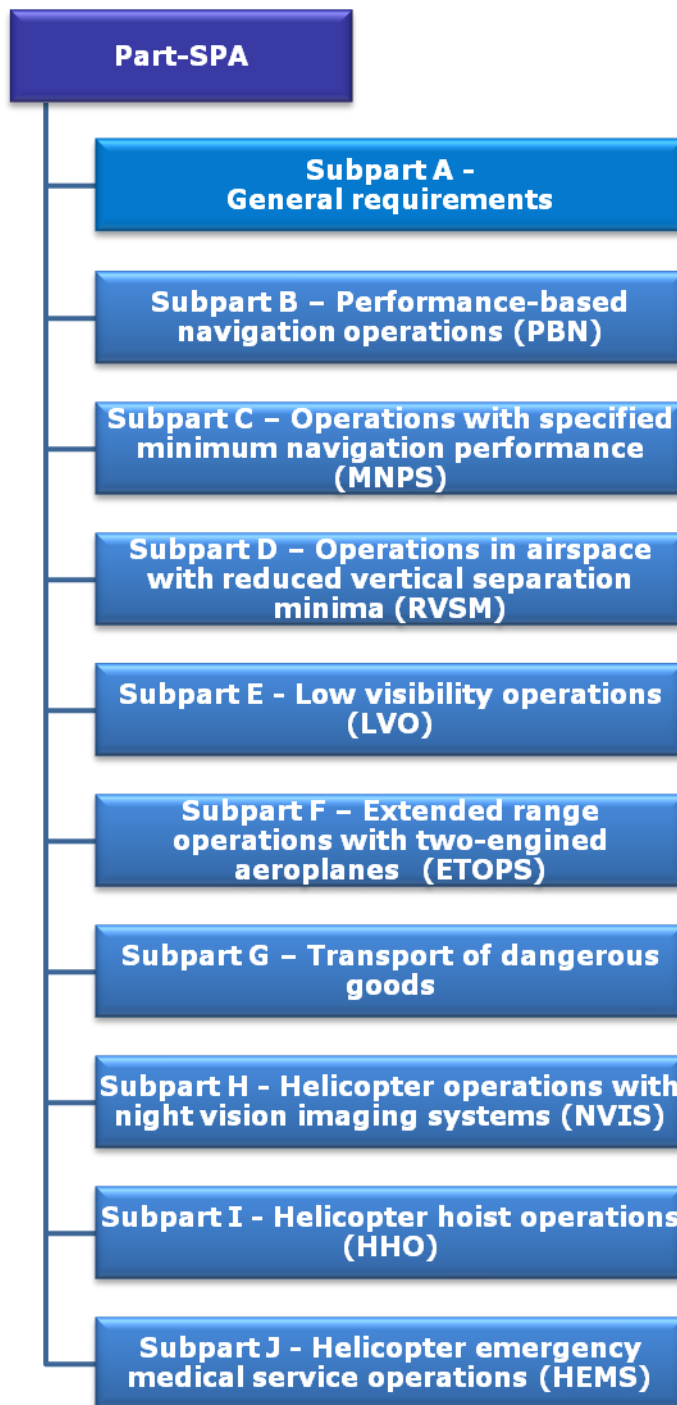
Παράρτημα V - μέρος SPA**I. Πεδίο εφαρμογής**

326. Το μέρος SPA περιέχει απαιτήσεις που αφορούν τους αερομεταφορείς για πτητικές λειτουργίες που απαιτούν ειδικές εγκρίσεις.

327. Το μέρος SPA αποτελείται από 10 τμήματα:

- το πρώτο τμήμα περιέχει γενικές απαιτήσεις οι οποίες είναι κοινές για τις εννιά ειδικές εγκρίσεις που εξετάζονται στο μέρος SPA·
- οι απαιτήσεις για τις εννιά ειδικές εγκρίσεις παρέχονται για κάθε μία από αυτές σε χωριστό τμήμα.

Στον ακόλουθο πίνακα παρουσιάζεται ανασκόπηση του μέρους SPA.

Εικόνα 11: Δομή του μέρους SPA

328. Οι απαιτήσεις του μέρους SPA ισχύουν για τους εμπορικούς καθώς και για τους μη εμπορικούς αερομεταφορείς με τις ακόλουθες εξαιρέσεις:
- το τμήμα SPA.ETOPS ισχύει μόνο για τις εμπορικές αερομεταφορές με αεροπλάνα και
 - τα τμήματα SPA.NVIS, SPA.HHO και SPA.HEMS ισχύουν μόνο για τις αεροπορικές αερομεταφορές με ελικόπτερα.

II. Ανασκόπηση των αντιδράσεων

329. Εν γένει, από τις αντιδράσεις που ελήφθησαν προέκυψε γενική υποστήριξη προς την έκδοση ΕΑΠ του μέρους SPA.

III. Ανασκόπηση των διαφορών**Διαφορές με τον κανονισμό EU-OPS / την JAR-OPS 3**

330. Στον ακόλουθο πίνακα παρουσιάζεται ανασκόπηση των σκόπιμων διαφορών με τον κανονισμό EU-OPS και την JAR-OPS 3.

Πίνακας 9: Διαφορές με τον κανονισμό EU-OPS / την JAR-OPS 3

| Αναφορά EU-OPS/JAR-OPS3 | Αναφορά EASA-EE | Περιγραφή διαφοράς | Αιτιολογία |
|--|-------------------------|---|---|
| Προσάρτημα 1 της παραγράφου JAR-OPS 3.005 στοιχείο δ) εδάφιο γ) σημείο 2 | Παράγραφος SPA.HEMS.125 | Οι απαιτήσεις επιδόσεων τροποποιήθηκαν ώστε να αντανακλούν το έγγραφο εργασίας HSST WP του JAA και τις θέσεις των ενδιαφερόμενων έπειτα από τη διαβούλευση της ΕΠΤ. | Συμπερίληψη εγγράφου εργασίας HSST WP του JAA. |
| Προσάρτημα 1 της παραγράφου JAR-OPS 3.175 | Δεν εφαρμόζεται | Διαγραφή της έγκρισης για πτητικές λειτουργίες σε απόσταση από την ακτή. | Στην JAR-OPS 3 δεν παρέχονταν αντικειμενικά κριτήρια. |

Διαφορές με το παράρτημα 6 του ICAO

331. Η γνώμη δεν περιέχει απαιτήσεις που θα ήταν περισσότερο περιοριστικές από τα ισχύοντα πρότυπα του ICAO.

IV. Κατάλογος προτεινόμενων διαδικασιών θέσπισης κανόνων

332. Κατά τη διάρκεια των φάσεων διαβούλευσης με τους ενδιαφερόμενους προέκυψε μια σειρά στοιχείων τα οποία, αν αντιμετωπίζονταν στην παρούσα γνώμη, θα υπερέβαιναν κατά πολύ την εντολή του Οργανισμού για τη μεταφορά των υφιστάμενων κανόνων. Τα στοιχεία αυτά, ωστόσο, έχουν τεκμηριωθεί και θα εξεταστούν σε χωριστές διαδικασίες θέσπισης κανόνων ώστε να καταστεί δυνατή κατάλληλη διαβούλευση με τη συμμετοχή των ενδιαφερόμενων. Στον ακόλουθο πίνακα παρουσιάζεται ανασκόπηση των προτεινόμενων διαδικασιών θέσπισης κανόνων.

Πίνακας 10: Προτεινόμενες διαδικασίες θέσπισης κανόνων

| Μέρος, αναφορά στους κανόνες | Πεδίο εφαρμογής | Αναφορά στο πρόγραμμα δραστηριοτήτων θέσπισης κανόνων |
|--|---|---|
| SPA | Έγκριση για την εκτέλεση πτητικών λειτουργιών σε απόσταση από την ακτή | OPS.093 |
| Τμήμα SPA.LVO, CAT.OP.MPA.110, τμήμα SPA.ETOPS | Αναθεώρηση του τμήματος E του κανονισμού EU-OPS. Αυτή αφορά ιδίως τους κανόνες για τις διαδικασίες προσέγγισης με κατακόρυφη καθοδήγηση, τις πτητικές λειτουργίες LTS CAT I, τις πτητικές λειτουργίες OTS CAT II και τις πτητικές λειτουργίες με τη χρήση προηγμένων οπτικών συστημάτων, πρόσφατες τροποποιήσεις των προτύπων και συνιστώμενων πρακτικών του ICAO, νέες τεχνολογικές προόδους, όπως είναι τα συστήματα συνθετικής όρασης. | OPS.083 |
| SPA.NVIS | Κατάρτιση αναλογικών κανόνων για τις πτητικές λειτουργίες NVIS για δραστηριότητες εκτός των εμπορικών αερομεταφορών με ελικόπτερο. | OPS.096 |
| SPA.HHO | Κατάρτιση μίας ενότητας για όλες τις ανθρώπινες εξωτερικές δραστηριότητες φορτίου αντί του διαχωρισμού αυτών των απαιτήσεων στο μέρος SPA και στο μέρος SPO. | OPS.067 |
| SPA.HEMS | Μεταφορά του TGL-43 του JAA | OPS.057 |

V. SPA.GEN: Τμήμα A – Γενικές απαιτήσεις**Γενικά**

333. Αυτό το τμήμα περιέχει γενικές απαιτήσεις για τους αερομεταφορείς σχετικά με την απόκτηση και κατοχή ειδικής έγκρισης. Το συγκεκριμένο τμήμα πρέπει να αναγνωστεί μαζί με το τμήμα που περιέχει τις απαιτήσεις για τις ειδικές εγκρίσεις.

SPA.GEN.100 Αρμόδια αρχή

334. Η παρούσα απαίτηση ορίζει την αρμόδια αρχή και διαχωρίζει μεταξύ των εμπορικών και μη εμπορικών αερομεταφορέων.

335. Για τη διατήρηση της συμμόρφωσης προς το παράρτημα 6 του ICAO μέρος II, η συγκεκριμένη απαίτηση προβλέπει ότι για τους μη εμπορικούς αερομεταφορείς που χρησιμοποιούν αεροσκάφη νηολογημένα σε τρίτη χώρα οι ειδικές εγκρίσεις για ναυτιλία βασισμένη σε επιδόσεις, ελάχιστες προδιαγραφές επιδόσεων ναυτιλίας και ελάχιστα μειωμένου κάθετου διαχωρισμού πρέπει να εκδίδονται από την τρίτη χώρα νηολόγησης.

SPA.GEN.105 Αίτηση για τη χορήγηση ειδικής έγκρισης

336. Ο Οργανισμός συμπεριέλαβε αναφορά στα «δεδομένα λειτουργικής καταλληλότητας που καθορίζονται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1702/2003 της Επιτροπής». Τα δεδομένα λειτουργικής καταλληλότητας αποτελούν ένα σύνολο δεδομένων που παράγει ο κατασκευαστής αεροσκαφών κατά τη διαδικασία πιστοποίησης τύπου για την υποστήριξη της ασφαλούς λειτουργίας του τύπου αεροσκάφους. Ορισμένα από αυτά τα δεδομένα θα καταστούν υποχρεωτικά για τους αερομεταφορείς στο βαθμό που πρέπει να καταρτίσουν τον κατάλογο ελάχιστου εξοπλισμού (ΚΕΕ) και εκπαιδευτικά προγράμματα βάσει αυτών των δεδομένων. Συνεπώς, τα δεδομένα λειτουργικής καταλληλότητας αντιπροσωπεύουν ελάχιστες απαιτήσεις για έναν τύπο αεροσκάφους προκειμένου να διασφαλίζεται εναρμονισμένο επίπεδο ασφάλειας.
337. Το ΕΑΠ για την ΕΠΤ 2009-01 «Πιστοποιητικό λειτουργικής καταλληλότητας» («Operational Suitability Certificate») και «Οδηγίες ασφάλειας» («Safety Directives»), που δημοσιεύτηκε την 13η Μαΐου 2011, παρέχει περαιτέρω εξηγήσεις.

SPA.GEN.110 Δικαιώματα αερομεταφορέα κατόχου ειδικής έγκρισης

338. Σύμφωνα με την απαίτηση οι ειδικές εγκρίσεις τεκμηριώνονται για μη εμπορικές δραστηριότητες στον «κατάλογο ειδικών εγκρίσεων» και για εμπορικές δραστηριότητες στις «προδιαγραφές πιστοποίησης» (OPSPECS). Η αντίστοιχες απαιτήσεις που αφορούν τις αρχές καθορίζονται στο μέρος ARO. Τα έντυπα των «προδιαγραφών πιστοποίησης» και ο «κατάλογος ειδικών εγκρίσεων» παρέχονται ως τα προσαρτήματα II και III του μέρους ARO.

SPA.GEN.115 Αλλαγές σε πτητικές λειτουργίες σύμφωνα με ειδική έγκριση

339. Αυτή η απαίτηση ορίζει ότι κάθε αλλαγή που επηρεάζει τις προϋποθέσεις μιας ειδικής έγκρισης απαιτεί προηγούμενη έγκριση από την αρμόδια αρχή. Συμπεριλαμβάνεται η κατάρτιση εναλλακτικών μέσων συμμόρφωσης.
340. Συνεπώς, πρέπει να τονιστεί ότι οι απαιτήσεις SPA και το αντίστοιχο υλικό αποδεκτών μέσων συμμόρφωσης καταρτίστηκαν με στόχο να απαιτείται προηγούμενη έγκριση της αρμόδιας αρχής για τα εναλλακτικά μέσα συμμόρφωσης που προτείνουν οι εμπορικοί και μη εμπορικοί αερομεταφορείς.

SPA.GEN.120 Συνεχής ισχύς ειδικής έγκρισης

341. Αυτή η απαίτηση βασίζεται στην έννοια της συνεχούς ισχύς των εγκρίσεων και είναι ευθυγραμμισμένη με την προσέγγιση που ακολουθείται για όλες τις άλλες εγκρίσεις και τα πιστοποιητικά που σχετίζονται με τους αερομεταφορείς.
342. Ο Οργανισμός προσέθεσε μια αναφορά στα δεδομένα λειτουργικής καταλληλότητας ως επιπρόσθετα κριτήρια για τη διατήρηση της ισχύος μιας ειδικής έγκρισης.

VI. SPA.PBN: Τμήμα Β — Πτητικές λειτουργίες ναυτιλίας βασισμένης σε επιδόσεις (PBN)

Γενικά

343. Αυτό το τμήμα εξετάζει την ειδική έγκριση για πτητικές λειτουργίες σε καθορισμένο εναέριο χώρο όπου καθορίζονται προδιαγραφές ναυτιλίας βασισμένης σε επιδόσεις (PBN). Περιλαμβάνει τις ακόλουθες προδιαγραφές:

- RNAV10.
- RNP4.
- RNAV1.
- Βασική-RNP1.
- RNP APCH.
- RNP AR APCH⁵¹.

344. Αυτό το τμήμα μεταφέρει το OPS 1.243 του κανονισμού EU-OPS.

SPA.PBN.100 Πτητικές λειτουργίες ναυτιλίας βασισμένης σε επιδόσεις

345. Ο Οργανισμός απαιτεί ειδική έγκριση για όλες τις πτητικές λειτουργίες ναυτιλίας βασισμένης σε επιδόσεις πλην των πτητικών λειτουργιών RNAV5 (B-RNAV). Ο Οργανισμός κατέληξε ότι οι πτητικές λειτουργίες σε εναέριο χώρο RNAV5 δεν αποτελούν πτητικές λειτουργίες κρίσιμες για την ασφάλεια στο βαθμό που να δικαιολογείται ειδική έγκριση.

346. Ο Οργανισμός συμφώνησε με την άποψη κάποιων μη εμπορικών αερομεταφορέων να γίνει διαχωρισμός μεταξύ των εμπορικών και μη εμπορικών δραστηριοτήτων και να αξιολογηθούν εκ νέου η αναγκαιότητα και η καταλληλότητα της έννοιας των επιχειρησιακών εγκρίσεων. Συνεπώς, ο Οργανισμός προτίθεται να κινηθεί τη διαδικασία θέσπισης κανόνων MDM.062 με το ακόλουθο πεδίο εφαρμογής:

- κατάρτιση κανόνων για το μέρος FCL σχετικά με τις απαιτήσεις εκπαίδευσης για πτητικές λειτουργίες ναυτιλίας βασισμένης σε επιδόσεις.
- επανεξέταση της αιτιολόγησης της ανάγκης για επιχειρησιακή έγκριση για κάθε πτητική λειτουργία ναυτιλίας βασισμένης σε επιδόσεις για αερομεταφορείς που εκτελούν εμπορικές αερομεταφορές, μη εμπορικές δραστηριότητες με σύνθετα μηχανοκίνητα αεροσκάφη και μη εμπορικές δραστηριότητες με μη σύνθετα μηχανοκίνητα αεροσκάφη και αξιολόγηση προκειμένου να διαπιστωθεί αν υπάρχουν εναλλακτικές λύσεις για την επιχειρησιακή έγκριση, π.χ. απαιτήσεις στο μέρος FCL και
- εκπόνηση αποδεκτού μέσου συμμόρφωσης για την επιχειρησιακή έγκριση στο τμήμα SPA.PBN που βασίζεται στο υφιστάμενο υλικό AMC 20.

⁵¹ RNAV: ναυτιλία περιοχής· RNP: απαιτούμενες επιδόσεις ναυτιλίας· AR: απαιτείται εξουσιοδότηση· APCH: προσέγγιση.

347. Ένα υλικό καθοδήγησης για αυτήν την απαίτηση θα προσφέρει περισσότερες πληροφορίες σχετικά με τα κριτήρια για την έγκριση και την πτητική λειτουργία, όπως καθορίζεται στο υλικό AMC 20 ή/και στο έγγραφο Doc 9613 [Εγχειρίδιο ναυτιλίας βασισμένης σε επιδόσεις (PBN Manual)] του ICAO.

VII. SPA.MNPS: Τμήμα Γ – Πτητικές λειτουργίες με ελάχιστες προδιαγραφές επιδόσεων ναυτιλίας (MNPS)

Γενικά

348. Αυτό το τμήμα περιέχει τις απαιτήσεις για την ειδική έγκριση για πτήσεις σε καθορισμένο εναέριο χώρο ελάχιστων προδιαγραφών επιδόσεων ναυτιλίας (MNPS) σύμφωνα με τις συμπληρωματικές διαδικασίες περιοχής.
349. Το τμήμα MNPS μεταφέρει τα EU-OPS 1.243 και 1.870.

VIII. SPA.RVSM: Τμήμα Δ – Πτητικές λειτουργίες σε εναέριο χώρο με ελάχιστα μειωμένου κάθετου διαχωρισμού (RVSM)

Γενικά

350. Αυτό το τμήμα περιέχει τις απαιτήσεις για την ειδική έγκριση για πτήσεις σε καθορισμένο εναέριο χώρο όπου ισχύει ελάχιστο μειωμένου κάθετου διαχωρισμού 300 m (1 000 ft).
351. Αυτό το τμήμα μεταφέρει το EU-OPS 1.241 και περιέχει μέρη του κειμένου κανόνων του TGL 6 [υλικό καθοδήγησης για την έγκριση αεροσκαφών και αερομεταφορέων για πτήσεις σε εναέριο χώρο πάνω από επίπεδο πτήσης 290 όπου ισχύει ελάχιστο μειωμένου κάθετου διαχωρισμού 300 m (1 000 ft)].

IX. SPA.LVO: Τμήμα Ε – Πτητικές λειτουργίες χαμηλής ορατότητας (LVO)

Γενικά

352. Αυτό το τμήμα περιέχει την ειδική έγκριση για τις πτητικές λειτουργίες χαμηλής ορατότητας οι οποίες αποτελούνται από τις ακόλουθες πτητικές λειτουργίες:
- απογείωση χαμηλής ορατότητας·
 - πτητική λειτουργία σε συνθήκες κατώτερες της καθιερωμένης κατηγορίας I (LTS CAT I)·
 - πτητική λειτουργία καθιερωμένης κατηγορίας II (CAT II)·
 - πτητική λειτουργία διαφορετική από την καθιερωμένη κατηγορίας II (OTS CAT II)·
 - πτητική λειτουργία καθιερωμένης κατηγορίας III (CAT III)· και
 - προσέγγιση με τη χρήση προηγμένων οπτικών συστημάτων (EVS) για τα οποία εφαρμόζεται επιχειρησιακή αναγνώριση στα ελάχιστα ορατότητας διαδρόμου.

353. Αυτό το τμήμα μεταφέρει τους σχετικούς με τις πτητικές λειτουργίες χαμηλής ορατότητας κανόνες του τμήματος E του κανονισμού EU-OPS και της JAR-OPS 3.

SPA.LVO.100 Πτητικές λειτουργίες χαμηλής ορατότητας (LVO)

354. Αυτή η απαίτηση καθορίζει τις πτητικές λειτουργίες που αποτελούν πτητικές λειτουργίες χαμηλής ορατότητας.
355. Οι πτητικές λειτουργίες χαμηλής ορατότητας καθώς και τα χαμηλότερα επιχειρησιακά ελάχιστα ορίζονται στο «Παράρτημα I – Ορισμοί για τα παραρτήματα II έως VIII» (Παράρτημα I - Ορισμοί).
356. Σύμφωνα με τον κανονισμό EU-OPS, οι απογειώσεις χαμηλής ορατότητας ορίζονται ως απογειώσεις όπου η οριζόντια ορατότητα επί του διαδρόμου είναι κάτω των 400 m. Σύμφωνα με τον κανονισμό EU-OPS απαιτείται πρόγραμμα εκπαίδευσης για τις απογειώσεις χαμηλής ορατότητας και επιπρόσθετες περαιτέρω ειδικές εγκρίσεις για απογειώσεις με ορατότητα επί του διαδρόμου κάτω των 150 m και για απογειώσεις με ορατότητα επί του διαδρόμου κάτω των 125 m. Η προτεινόμενη απαίτηση ευθυγραμμίζεται με αυτές τις διατάξεις αλλά τροποποιεί ελαφρώς την έννοια. Υπάρχει μόνο μια ενιαία έγκριση για τις απογειώσεις χαμηλής ορατότητας όπου καθορίζεται το εγκεκριμένο επιχειρησιακό ελάχιστο.
357. Ο Οργανισμός συμεριζεται την άποψη της πλειοψηφίας των ενδιαφερόμενων ότι ο κανονισμός EU-OPS ταξινομεί τις πτητικές λειτουργίες με προηγμένο οπτικό σύστημα ως πτητικές λειτουργίες χαμηλής ορατότητας, π.χ. στο προσάρτημα 1 της OPS 1.450 ή στο προσάρτημα 1 της OPS 1.455. Το προτεινόμενο κείμενο κανόνων αποσαφηνίζει ότι ως πτητικές λειτουργίες χαμηλής ορατότητας θα πρέπει να αντιμετωπίζονται μόνο οι πτητικές λειτουργίες με προηγμένο οπτικό σύστημα για τις οποίες εφαρμόζονται επιχειρησιακές αναγνωρίσεις στα ελάχιστα ορατότητας διαδρόμου.

SPA.LVO.110 Γενικές επιχειρησιακές απαιτήσεις

358. Ο Οργανισμός μετέφερε το περιεχόμενο του προσαρτήματος 1 της OPS 1.455 στοιχείο β) σημείο 2 περίπτωση (ix), όπου απαιτείται ραδιοϋψόμετρο για τον καθορισμό όλων των ειδοποιήσεων αιτήσεων για σχετικά ύψη κάτω από 200 ft πάνω από το κατώφλι του αεροδρομίου. Βάσει διαβούλευσης με τους ενδιαφερόμενους, ο Οργανισμός διατηρεί αυτήν την απαίτηση επίσης για πτητικές λειτουργίες που κάνουν χρήση προηγμένου οπτικού συστήματος και δεν πρότεινε αλλαγή στον κανονισμό EU-OPS σχετικώς.
359. Για τις πτητικές λειτουργίες χαμηλής ορατότητας όπου χρησιμοποιείται προηγμένο οπτικό σύστημα, βρίσκονται ακόμη υπό αξιολόγηση πιθανές τροποποιήσεις των τρεχουσών απαιτήσεων εξοπλισμού του κανονισμού EU-OPS για τον καθορισμό των σχετικών υψών ειδοποίησης καθώς και των επιπτώσεών τους στα επιχειρησιακά ελάχιστα αεροδρομίου για προσεγγίσεις μη ακριβείας, προσεγγίσεις με κατακόρυφη καθοδήγηση και προσεγγίσεις ακριβείας, λαμβάνοντας υπόψη όλα τα διαθέσιμα έγγραφα τεκμηρίωσης.

SPA.LVO.115 Παράγοντες που πρέπει να λαμβάνονται υπόψη σχετικά με το αεροδρόμιο

360. Αυτή η απαίτηση αποσαφηνίζει ότι, σύμφωνα με τον κανονισμό EU-OPS, μια πτητική λειτουργία χαμηλής ορατότητας μπορεί να εκτελεστεί εάν το επιλεγμένο αεροδρόμιο έχει καθιερώσει διαδικασίες χαμηλής ορατότητας (LVP). Αυτή η απαίτηση ισχύει για όλες τις πτητικές λειτουργίες με ορατότητα κάτω των 800 m.
361. Σύμφωνα με ένα επιπρόσθετο στοιχείο στα αεροδρόμια εκτός της Ευρωπαϊκής Ένωσης όπου ενδεχομένως να μην χρησιμοποιείται ο όρος διαδικασίες χαμηλής ορατότητας, ο αερομεταφορέας πρέπει να διασφαλίσει ότι για τα εν λόγω αεροδρόμια εφαρμόζονται ισοδύναμες διαδικασίες που ικανοποιούν τις απαιτήσεις των διαδικασιών χαμηλής ορατότητας.

Μελλοντικές διαδικασίες θέσπισης κανόνων

362. Στο πλαίσιο της εντολής που έχει δοθεί στον Οργανισμό, το υφιστάμενο κείμενο κανόνων του κανονισμού EU-OPS αναθεωρήθηκε μόνο όπου υπήρχε ανάγκη για τη διόρθωση προφανών σφαλμάτων, όπου απαιτούνταν τροποποιήσεις προς το συμφέρον της ασφάλειας ή όπου υπήρχε αμφισημία ως προς το σκοπό του κανόνα.
363. Ο Οργανισμός θεωρεί ότι είναι αναγκαία μια πλήρης αναθεώρηση των απαιτήσεων που απορρέουν από το τμήμα E. Αυτό θα αφορούσε ιδίως τους κανόνες για τις διαδικασίες APV (διαδικασίες προσέγγισης με κατακόρυφη καθοδήγηση), τις πτητικές λειτουργίες LTS CAT I, τις πτητικές λειτουργίες OTS CAT και τις πτητικές λειτουργίες με προηγμένο οπτικό σύστημα. Για αυτό απαιτείται μια αποκλειστική διαδικασία θέσπισης κανόνων όπου λαμβάνονται επίσης υπόψη οι πρόσφατες τροποποιήσεις των προτύπων και συνιστώμενων πρακτικών του ICAO καθώς και οι νέες τεχνολογικές πρόοδοι, όπως είναι τα συστήματα συνθετικής όρασης (SVS) και τα συστήματα συνδυασμένης όρασης (CVS).

X. SPA.ETOPS: Τμήμα ΣΤ — Πτήσεις μεγάλων αποστάσεων δικινητήριων αεροπλάνων (ETOPS)**Γενικά**

364. Αυτό το τμήμα περιέχει τις απαιτήσεις σχετικά με την ειδική έγκριση για τις πτήσεις μεγάλων αποστάσεων δικινητήριων αεροπλάνων στο πλαίσιο εμπορικών αερομεταφορών.
365. Αυτό το τμήμα μεταφέρει το OPS 1.246 του κανονισμού EU-OPS.

Συνεχιζόμενες και μελλοντικές διαδικασίες θέσπισης κανόνων

366. Πρέπει να επισημανθεί ότι αυτές οι απαιτήσεις θα υποβληθούν σε περαιτέρω τροποποιήσεις στο εγγύς μέλλον για τους εξής λόγους:
- το αντίστοιχο υλικό AMC 20-6 προτάθηκε στην ΕΠΤ 2008-01 και η απόφαση δημοσιεύτηκε την 16η Δεκεμβρίου 2010·
 - στις αρχές του 2012, ο ICAO αναμένεται να δημοσιεύσει μια επιστολή προς τα κράτη η οποία θα περιέχει προτεινόμενες τροποποιήσεις που καλύπτουν όχι μόνο

δικινητήρια αεροπλάνα αλλά επίσης αεροπλάνα με περισσότερους από δύο κινητήρες· και

- όπως αναφέρθηκε παραπάνω, τα ελάχιστα σχεδιασμού για το αεροδρόμιο εναλλαγής πτήσεων μεγάλων αποστάσεων δικινητήριων αεροπλάνων είναι αναγκαίο να τροποποιηθούν ώστε να συμπεριληφθούν οι διαδικασίες προσέγγισης με κατακόρυφη καθοδήγηση.

XI. SPA.DG: Τμήμα Z — Μεταφορά επικινδύνων εμπορευμάτων

Γενικά

367. Αυτό το τμήμα περιέχει την ειδική έγκριση για τη μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων, όπως ορίζεται στις τεχνικές οδηγίες του ICAO. Μεταφέρει το τμήμα IH του κανονισμού EU-OPS / της JAR-OPS 3 και την ΕΠΤ-OPS 70 του JAA.

Σύγκριση με τον κανονισμό EU-OPS / την JAR-OPS 3

368. Ο Οργανισμός προτείνει μια δυναμική αναφορά στις τεχνικές οδηγίες του ICAO. Συνεπώς, αποσπάσματα από τις τεχνικές οδηγίες δεν επαναλαμβάνονται στους εκτελεστικούς κανόνες. Ως εκ τούτου το τμήμα SPA.DG είναι πιο σύντομο από ότι τα τμήματα IH του κανονισμού EU-OPS και της JAR-OPS 3. Καθορίστηκαν μόνο οι απαιτήσεις που ορίζουν ιδιαίτερες ευθύνες των αερομεταφορέων.

XII. SPA.NVIS: Τμήμα H — Πτητικές λειτουργίες ελικοπτέρων με συστήματα νυχτερινής όρασης

Γενικά

369. Αυτό το τμήμα περιέχει την ειδική έγκριση για πτήσεις εξ όψεως τη νύχτα υποβοηθούμενες από συστήματα νυχτερινής όρασης (NVIS) σε εμπορικές αερομεταφορές με ελικόπτερα. Μεταφέρει την JAR-OPS 3.005 στοιχείο ι) και το TGL-34.

370. Το TGL-34, κατά την αρχική σύνταξή του, βασιζόταν εν μέρει στην στρατιωτική πείρα και περιείχε στοιχεία που αφορούσαν συγκεκριμένα τις στρατιωτικές επιχειρήσεις, π.χ. σύσταση για τη χρήση υπέρυθρων φώτων. Στις εμπορικές αερομεταφορές δεν υφίσταται ανάγκη για μυστικές επιχειρήσεις και οι εν λόγω συστάσεις αφαιρέθηκαν.

SPA.NVIS.100 Πτητικές λειτουργίες με συστήματα νυχτερινής όρασης (NVIS)

371. Συμπεριλήφθηκε κείμενο για τον περιορισμό της εφαρμογής στους αερομεταφορείς που εκμεταλλεύονται ελικόπτερα και κατέχουν πιστοποιητικό αερομεταφορέα για εμπορικές αερομεταφορές.

SPA.NVIS.120 Επιχειρησιακά ελάχιστα συστημάτων νυχτερινής όρασης

372. Τα επιχειρησιακά ελάχιστα συστημάτων νυχτερινής όρασης δεν πρέπει να είναι κατώτερα από τα ελάχιστα καιρού πτήσεων εξ όψεως για τον τύπο των νυχτερινών πτητικών λειτουργιών που εκτελούνται.. Τα συστήματα νυχτερινής όρασης είναι βοηθήματα για τη βελτίωση των οπτικών υποδείξεων τη νύχτα. Συνεπώς, χρησιμοποιούνται τα ελάχιστα πτήσεων εξ όψεως τη νύχτα, όπως ορίζονται για τη δραστηριότητα όπου χρησιμοποιούνται συστήματα νυχτερινής όρασης, π.χ. τα ελάχιστα HEMS ισχύουν στην περίπτωση πτήσεων HEMS υποβοηθούμενων από συστήματα νυχτερινής όρασης.

SPA.NVIS.130 Απαιτήσεις που αφορούν το πλήρωμα για πτητικές λειτουργίες με συστήματα νυχτερινής όρασης

373. Το κείμενο προσαρμόστηκε ώστε να παρέχει διαφοροποίηση, για λόγους σύνθεσης πληρώματος, μεταξύ εκείνου που απαιτείται για πιστοποίηση, των συγκεκριμένων τύπων πτητικών λειτουργιών και του εγχειριδίου πτητικής λειτουργίας. Ο κανόνας προσαρμόστηκε μέσω της διαίρεσής του σε δύο στοιχεία που θέτουν συγκεκριμένα κριτήρια και στόχους για την επιλογή, την πείρα, τα προσόντα, την επικαιρότητα και τη σύνθεση πληρώματος. Καθορίζονται απαιτήσεις για την εκπαίδευση και τον έλεγχο για τα πληρώματα πτήσης και τα μέλη τεχνικού πληρώματος.

SPA.NVIS.140 Πληροφορίες και τεκμηρίωση

374. Σε σχέση με το TGL-34, αυτή η νέα παράγραφος καθορίζει ποια στοιχεία που αφορούν τα συστήματα νυχτερινής όρασης θα εξετάζονται στο εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας.

Μελλοντικές διαδικασίες θέσπισης κανόνων

375. Η πιθανότητα χρήσης συστημάτων νυχτερινής όρασης για όλους τους τύπους αεροσκάφους συμπεριλήφθηκε στην ΕΠΤ 2009-02b. Ωστόσο, το TGL-34 καταρτίστηκε για εμπορικές αερομεταφορές με ελικόπτερα και οι προτάσεις ΕΠΤ θα μπορούσαν να είναι πολύ περιοριστικές για άλλες πτητικές λειτουργίες. Το ζήτημα των αποκλειστικών απαιτήσεων συστημάτων νυχτερινής όρασης για μη εμπορικές αερομεταφορές και πτητικές λειτουργίες που δεν εκτελούνται με ελικόπτερα θα μπορούσε να αποτελέσει αντικείμενο μελλοντικής διαδικασίας θέσπισης κανόνων (OPS.096). Προς το παρόν δεν είναι γνωστές τέτοιες πτητικές λειτουργίες και οι εμπειρογνώμονες δεν μπορούν να αποφασίσουν τι μπορεί να είναι ανάλογο για τις πτητικές λειτουργίες αυτού του τύπου. Συνεπώς, το τμήμα SPA.NVIS περιορίζεται σε εμπορικές αερομεταφορές με ελικόπτερα έως ότου είναι διαθέσιμο το αποτέλεσμα αυτής της μελλοντικής διαδικασίας θέσπισης κανόνων.

XIII.SPA.HHO: Τμήμα Θ - Πτητικές λειτουργίες ελικοπτέρου με χειρισμό ανύψωσης**Γενικά**

376. Αυτό το τμήμα περιέχει τις απαιτήσεις σχετικά με την ειδική έγκριση για τις πτητικές λειτουργίες ελικοπτέρου με χειρισμό ανύψωσης (HHO). Μεταφέρει το προσάρτημα 1 της παραγράφου JAR-OPS 3.005 στοιχείο η) και το σχέδιο της ΕΠΤ-OPS 69 του JAA.
377. Ο Οργανισμός παρατήρησε ότι διατυπώθηκαν πολλές παρατηρήσεις σχετικά με τις πτητικές λειτουργίες με χειρισμό ανύψωσης κατά τη διάρκεια αποστολών έρευνας και διάσωσης. Η έρευνα και η διάσωση καθώς και η διάσωση σε ορεινές περιοχές θεωρείται ότι δεν εμπίπτουν στο πλαίσιο της εντολής του Οργανισμού. Συνεπώς, αυτές οι παρατηρήσεις, σύμφωνα με τις οποίες συγκεκριμένες απαιτήσεις δεν θα πρέπει να έχουν εφαρμογή σε αυτές τις πτητικές λειτουργίες, δεν ελήφθησαν υπόψη.
378. Η έρευνα και η διάσωση και συναφείς υπηρεσίες εξακολουθούν να αποτελούν ευθύνη του κάθε κράτους μέλους. Τα κράτη θα πρέπει να διασφαλίζουν ότι οι εν λόγω υπηρεσίες παρέχονται, στο μέτρο του δυνατού, σύμφωνα με τους στόχους του βασικού κανονισμού.
379. Μια σειρά παρατηρήσεων αφορούσαν την απουσία κανονισμών για τις εναέριες εργασίες. Οι πτητικές λειτουργίες ελικοπτέρου με χειρισμό ανύψωσης, οι οποίες ήδη καθορίζονται στη JAR-OPS 3, θεωρούνταν πάντα δραστηριότητες εμπορικών αερομεταφορών, για αυτόν τον λόγο υφίσταται η απαίτηση για τη βλάβη (κράτηση) κινητήρα σύμφωνα με τις απαιτήσεις πιστοποίησης κατηγορίας Δ για τις ανθρώπινες εξωτερικές δραστηριότητες φορτίου (HEC). Οι κατηγορίες Α, Β και Γ των ανθρώπινων εξωτερικών δραστηριοτήτων φορτίου (μη εμπορικές αερομεταφορές) θα εξεταστούν στο μέρος SPO απαιτώντας από τον αερομεταφορέα την κατάρτιση τυπικών επιχειρησιακών διαδικασιών (SOP). Επιτεύχθηκε συναίνεση για αυτήν την προσέγγιση εντός των ομάδων αναθεώρησης.

SPA.HHO.100 Πτητικές λειτουργίες ελικοπτέρου με χειρισμό ανύψωσης (HHO)

380. Αυτός ο κανόνας περιέχει πλέον μόνο στοιχεία για την επιπρόσθετη έγκριση των πτητικών λειτουργιών ελικοπτέρου με χειρισμό ανύψωσης· όλα τα υπόλοιπα στοιχεία καλύπτονται από την έκδοση του πιστοποιητικού αερομεταφορέα που αποτελεί μία από τις προϋποθέσεις που πρέπει να πληρούνται. Συνεπώς, η απαίτηση αφορά μόνο παραλλαγές του πιστοποιητικού αερομεταφορέα.

SPA.HHO.110 Απαιτήσεις που αφορούν τον εξοπλισμό πτητικών λειτουργιών ελικοπτέρου με χειρισμό ανύψωσης

381. Οι πτητικές λειτουργίες ελικοπτέρου με χειρισμό ανύψωσης αφορούν εμπορικές αερομεταφορές (κατηγορία Δ ανθρώπινων εξωτερικών δραστηριοτήτων φορτίου), συνεπώς το σύστημα διάταξης μεταφοράς προσωπικού (PCDS) υπόκειται σε έγκριση αξιοπλοΐας. Η έγκριση για τον εξοπλισμό ανύψωσης και το συναφή εξοπλισμό θα περιλαμβάνει οδηγίες διαρκούς αξιοπλοΐας και ο αερομεταφορέας ευθύνεται για τη διασφάλιση της εκτέλεσής τους.

SPA.ΗΗΟ.115 Επικοινωνίες πτητικών λειτουργιών ελικοπτέρου με χειρισμό ανύψωσης

382. Το κείμενο βελτιώθηκε ώστε να αποσαφηνίζει ότι το «προσωπικό εδάφους» πρέπει να βρίσκεται στο χώρο λειτουργίας ΗΗΟ. Ωστόσο, όταν εκτελούνται πτητικές λειτουργίες ελικοπτέρου με χειρισμό ανύψωσης σε χώρο λειτουργίας ιατρικών υπηρεσιών έκτακτης ανάγκης ελικοπτέρων ενδέχεται να μην υπάρχει στο χώρο προσωπικό εδάφους· συνεπώς συμπεριλήφθηκε ελάφρυνση για τις πτητικές λειτουργίες ελικοπτέρου με χειρισμό ανύψωσης σε τοποθεσία λειτουργίας HEMS.

SPA.ΗΗΟ.125 Απαιτήσεις που αφορούν τις επιδόσεις για πτητικές λειτουργίες ελικοπτέρου με χειρισμό ανύψωσης

383. Οι πτητικές λειτουργίες ελικοπτέρου με χειρισμό ανύψωσης δεν εξαρτώνται από τις κατηγορίες επιδόσεων· συνεπώς, ο κανόνας εξετάζει ειδικά το ζήτημα των επιδόσεων.

384. Μια σειρά παρατηρήσεων αφορούσαν την εφαρμογή της βλάβης (κράτησης) κινητήρα. Η θεμελιώδης απαίτηση σχετικά με τις πτητικές λειτουργίες ελικοπτέρου με χειρισμό ανύψωσης που εκτελούνται ως εμπορικές αερομεταφορές είναι ότι το ελικοπτερο πρέπει να είναι σε θέση να αντιμετωπίσει βλάβη του κρίσιμου κινητήρα χωρίς να υφίσταται κίνδυνος για το ανηρημένο πρόσωπο/τα εμπορεύματα, τρίτα μέρη ή περιουσιακά στοιχεία. Ένας επιβάτης που καταβάλλει ναύλο μεταφέρεται με μέσα ανύψωσης και όχι μέλος του πληρώματος. Όσον αφορά τη βλάβη (κράτηση) κινητήρα ελικοπτερο με πιστοποίηση κατηγορίας Β εξαιρούνται από την εκτέλεση αυτού του τύπου εμπορικών αερομεταφορών.

SPA.ΗΗΟ.130 Απαιτήσεις που αφορούν το πλήρωμα για πτητικές λειτουργίες ελικοπτέρου με χειρισμό ανύψωσης

385. Ο κανόνας προσαρμόστηκε μέσω της διαίρεσής του σε δύο στοιχεία που θέτουν συγκεκριμένα κριτήρια και στόχους για την επιλογή, την πείρα, τα προσόντα, την επικαιρότητα και τη σύνθεση πληρώματος. Καθορίζονται απαιτήσεις εκπαίδευσης και ελέγχου για το πλήρωμα πτήσης και το τεχνικό πλήρωμα, καθώς και απαίτηση για ειδική ενημέρωση για τους επιβάτες ΗΗΟ.

SPA.ΗΗΟ.140 Πληροφορίες και τεκμηρίωση

386. Σε πολλές παρατηρήσεις ζητήθηκε η εκ νέου εισαγωγή απαίτησης για συμπλήρωμα του εγχειρίδιου πτητικής λειτουργίας. Η απαίτηση για συμπλήρωμα δεν θα αποτελούσε αντικειμενικό κανόνα καθώς δεν θα επέτρεπε ένα ολοκληρωμένο εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας. Ωστόσο, αυτή η παράγραφος ορίζει πλέον τα στοιχεία που αφορούν τις πτητικές λειτουργίες ελικοπτέρου με χειρισμό ανύψωσης που θα περιλαμβάνονται στο εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας όπως απαιτείται από το τμήμα ORO.MLR. Ο αερομεταφορέας αποφασίζει για τον καλύτερο τρόπο με τον οποίο θα συμπεριλάβει αυτά τα στοιχεία. Ένας τρόπος μπορεί να είναι με τη μορφή συμπληρώματος.

Μελλοντικές διαδικασίες θέσπισης κανόνων

387. Ελήφθησαν παρατηρήσεις σχετικά με τις πτητικές λειτουργίες ελικοπτέρου με χειρισμό ανύψωσης σε δραστηριότητες εκτός εμπορικών αερομεταφορών. Θα κινηθεί διαδικασία θέσπισης κανόνων (OPS.067) με στόχο να εξεταστεί περαιτέρω τους κανόνες που περιλαμβάνονται στο μέρος SPO και αν στο μέρος SPA θα εξεταστούν όλες οι πτητικές λειτουργίες ελικοπτέρου με χειρισμό ανύψωσης.

XIV. SPA.HERMS: Τμήμα I – Πτητικές λειτουργίες ιατρικών υπηρεσιών έκτακτης ανάγκης ελικοπτέρων**Γενικά**

388. Αυτό το τμήμα περιλαμβάνει τις απαιτήσεις για την ειδική έγκριση για πτητικές λειτουργίες ιατρικών υπηρεσιών έκτακτης ανάγκης ελικοπτέρων (HERMS). Μεταφέρει το προσάρτημα 1 της παραγράφου JAR-OPS 3.005 στοιχείο δ) και εν μέρει το έγγραφο εργασίας HSST-WP-07-03.4.

Επιδόσεις ελικοπτέρων

389. Ο κανόνας βελτιώθηκε ώστε να αντανakλά καλύτερα τη φιλοσοφία HERMS που μεταφέρθηκε από τον JAA. Στην απαίτηση γίνεται πλέον σαφής διαχωρισμός μεταξύ: της «βάσης λειτουργίας HERMS» - όπου, στην περίπτωση πυκνοκατοικημένου εχθρικού περιβάλλοντος, πρέπει να υπάρχει «μηδενικός κίνδυνος» του νοσοκομείου που βρίσκεται σε εχθρικό περιβάλλον - όπου ο κίνδυνος πρέπει να ελαχιστοποιείται σε αποδεκτό στόχο ασφάλειας - για αυτόν το λόγο γίνεται αναφορά στην έγκριση που περιλαμβάνεται στην παράγραφο CAT.POL.H.225 του νοσοκομείου που βρίσκεται εκτός πυκνοκατοικημένου εχθρικού περιβάλλοντος - όπου ήδη προβλέπεται ελάφρυνση στην παράγραφο CAT.POL.H.305 και των «τοποθεσιών λειτουργίας HERMS» - όπου ο κίνδυνος είναι όσο είναι εύλογα δυνατόν μικρότερος.

SPA.HERMS.100 Ιατρικές υπηρεσίες έκτακτης ανάγκης ελικοπτέρων (HERMS)

390. Αυτή η ενότητα περιέχει πλέον μόνο στοιχεία για την επιπρόσθετη έγκριση των ιατρικών υπηρεσιών έκτακτης ανάγκης ελικοπτέρων· όλα τα υπόλοιπα στοιχεία καλύπτονται από την έκδοση του πιστοποιητικού αερομεταφορέα που αποτελεί μία από τις προϋποθέσεις που πρέπει να πληρούνται. Συνεπώς, η απαίτηση αφορά μόνο παραλλαγές του πιστοποιητικού αερομεταφορέα.

SPA.HEMS.120 Επιχειρησιακά ελάχιστα ιατρικών υπηρεσιών έκτακτης ανάγκης ελικοπτέρων

391. Καθώς το ελάχιστο πλήρωμα είναι πάντα ένας χειριστής και ένα μέλος τεχνικού πληρώματος ιατρικών υπηρεσιών έκτακτης ανάγκης ελικοπτέρων, σε αυτή τη σύνθεση πληρώματος ισχύουν τα επιχειρησιακά ελάχιστα ενός χειριστή. Τα επιχειρησιακά ελάχιστα δύο χειριστών ισχύουν για τις περιπτώσεις όπου το πλήρωμα αποτελείται από δύο χειριστές. Το μέλος τεχνικού πληρώματος ιατρικών υπηρεσιών έκτακτης ανάγκης ελικοπτέρων δεν είναι χειριστής και συνεπώς η πτητική λειτουργία δεν μπορεί να αναγνωριστεί ως τέτοια. Στο γεγονός ότι τα επιχειρησιακά ελάχιστα ενός χειριστή είναι ήδη χαμηλότερα από τα τυπικά επιχειρησιακά ελάχιστα λαμβάνεται ήδη υπόψη το επιπλέον μέλος τεχνικού πληρώματος ιατρικών υπηρεσιών έκτακτης ανάγκης ελικοπτέρων (βλ. επίσης την παράγραφο SPA.HEMS.130).

SPA.HEMS.125 Απαιτήσεις που αφορούν τις επιδόσεις για πτητικές λειτουργίες ιατρικών υπηρεσιών έκτακτης ανάγκης ελικοπτέρων

392. Προστέθηκε κείμενο ως αποτέλεσμα της διαβούλευσης σχετικά με το HSST/WP-07/03.4. Στις απαιτήσεις προβλέπεται έκθεση (αυτός ο όρος χρησιμοποιείται προς αποφυγή του μακροσκελέστερου ορθού όρου «πτητική λειτουργία χωρίς διασφαλισμένη δυνατότητα ασφαλούς αναγκαστικής προσγείωσης») κατά την απογείωση και την προσγείωση στις περιπτώσεις που ορίζονται στο στοιχείο β).

SPA.HEMS.130 Απαιτήσεις που αφορούν το πλήρωμα

393. Ο κανόνας προσαρμόστηκε μέσω της διαίρεσής του σε δύο στοιχεία που θέτουν συγκεκριμένα κριτήρια και στόχους για την επιλογή, την πείρα, τα προσόντα, την επικαιρότητα και τη σύνθεση πληρώματος. Καθορίζονται απαιτήσεις για την εκπαίδευση και τον έλεγχο για τα πληρώματα πτήσης και τα μέλη τεχνικού πληρώματος.

394. Η πτήση 30 λεπτών μόνο με αναφορά σε όργανα προορίζεται ως διαδικασία μετριασμού ώστε να αποφεύγεται οι χειριστές να χάνουν τον έλεγχο όταν εισέρχονται ακούσια σε μετεωρολογικές συνθήκες που επιβάλλουν τη χρήση οργάνων πτήσης (IMC). Καθώς δεν πρόκειται για αναγνωρισμένη διαδικασία από την άποψη του μέρους FCL, δεν υπάρχει ανάγκη να απαιτείται σχετική εκπαίδευση από εκπαιδευτή πτήσεων (FI).

395. Τόσο για λόγους νομικής σαφήνειας όσο και λόγω των παρατηρήσεων που ελήφθησαν, στο στοιχείο ε) σημείο 1 αναφέρονται οι εξαιρετικές περιστάσεις στις οποίες το πλήρωμα μπορεί να μειωθεί.

SPA.HEMS.135 Ενημέρωση επιβατών

396. Είναι αρκετά σύνηθες στις πτήσεις ιατρικών υπηρεσιών έκτακτης ανάγκης ελικοπτέρων οι ασθενείς να μην έχουν τις αισθήσεις τους ή να είναι υπό την επήρεια ναρκωτικών σε βαθμό που να παρουσιάζουν σοβαρή ανικανότητα. Επιπλέον μπορεί να είναι προσδεμένοι σε φορεί όπου δεν μπορούν να κινηθούν. Σε αυτές τις περιπτώσεις είναι αδύνατον να δοθεί ενημέρωση σχετικά με την ασφάλεια παρόμοια με εκείνη που δίνεται σε μια «φυσιολογική» πτήση μεταφοράς επιβατών. Αποτελεί ευθύνη του κυβερνήτη και

του ιατρικού προσωπικού της πτήσης να αξιολογούν το βαθμό στον οποίον οι ασθενείς είναι σε θέση να κατανοήσουν την ενημέρωση, και να παρέχουν ενημέρωση που συναρτάται από την ιατρική κατάσταση του εκάστοτε ασθενή.

SPA.HEMS.140 Πληροφορίες και τεκμηρίωση

397. Σε πολλές παρατηρήσεις ζητήθηκε η εκ νέου εισαγωγή απαίτησης για συμπλήρωμα του εγχειρίδιου πτητικής λειτουργίας. Η απαίτηση για συμπλήρωμα δεν θα αποτελούσε αντικειμενικό κανόνα καθώς δεν θα επέτρεπε ένα ολοκληρωμένο εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας. Ωστόσο, αυτή η παράγραφος ορίζει πλέον τα στοιχεία που αφορούν τις ιατρικές υπηρεσίες έκτακτης ανάγκης ελικοπτέρων που θα περιλαμβάνονται στο εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας όπως απαιτείται από το τμήμα ORO.MLR. Ο αερομεταφορέας αποφασίζει για τον καλύτερο τρόπο με τον οποίο θα συμπεριλάβει αυτά τα στοιχεία. Ένας τρόπος μπορεί να είναι με τη μορφή συμπληρώματος.
398. Πολλά στοιχεία που αρχικά περιλαμβάνονταν στα αποδεκτά μέσα συμμόρφωσης/στο υλικό καθοδήγησης συμπεριλήφθηκαν πλέον στους εκτελεστικούς κανόνες ώστε να υπάρχει συνοχή σε όλες τις ειδικές εγκρίσεις που αφορούν πτητικές λειτουργίες ελικοπτέρων.

SPA.HEMS.150 Εφοδιασμός καυσίμων

399. Αυτό το κείμενο συμπεριλήφθηκε καθώς ένας σχολιαστής αναφέρθηκε στην ανάγκη για κατάλληλες διατάξεις για τις πτητικές λειτουργίες ιατρικών υπηρεσιών έκτακτης ανάγκης ελικοπτέρων, αναφέροντας ότι η ελάφρυνση που συμπεριλαμβανόταν αρχικά στο προσάρτημα 1 της παραγράφου JAR-OPS 3.005 στοιχείο στ) θα πρέπει να ισχύει επίσης για τις ιατρικές υπηρεσίες έκτακτης ανάγκης ελικοπτέρων.

SPA.HEMS.155 Ανεφοδιασμός ενώ οι επιβάτες επιβιβάζονται, είναι επιβιβασμένοι ή αποβιβάζονται

400. Αυτό το κείμενο εισάχθηκε εκ νέου για την αντιμετώπιση ειδικών περιπτώσεων πτητικών λειτουργιών ιατρικών υπηρεσιών έκτακτης ανάγκης ελικοπτέρων όπου ο ασθενής μπορεί να μην είσαι σε θέση να αποβιβαστεί από το ελικόπτερο σε περίπτωση περιπτώσεων έκτακτης ανάγκης κατά τη διάρκεια ανεφοδιασμού.

ΑΚΡΩΝΥΜΑ/ΣΥΝΤΜΗΣΕΙΣ ΠΟΥ ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΟΥΝΤΑΙ ΣΤΟ ΜΕΡΟΣ CAT ΚΑΙ
ΣΤΟ ΜΕΡΟΣ SPA

- μόνο για αναφορά -

| | |
|---------|--|
| AAC | αεροναυτική διοικητική επικοινωνία |
| AAD | απόκλιση από καθορισμένο απόλυτο ύψος |
| AAL | επίπεδο επάνω από το επίπεδο του αεροδρομίου |
| AC | εναλλασσόμενο ρεύμα |
| ACAS II | εναέριο σύστημα αποφυγής σύγκρουσης II |
| ADF | αυτόματος ανιχνευτής κατεύθυνσης |
| ADG | ανεμογεννήτρια |
| ADS | αυτόματη εξαρτημένη επιτήρηση |
| ADS-B | αυτόματη εξαρτημένη επιτήρηση - εκπομπή |
| ADS-C | αυτόματη εξαρτημένη επιτήρηση - σύμφωνο |
| AeMC | αεροϊατρικό κέντρο |
| AEO | όλοι οι κινητήρες σε λειτουργία |
| AFCS | αυτόματο σύστημα ελέγχου πτήσης |
| AFM | εγχειρίδιο πτήσης αεροσκάφους |
| AFN | κοινοποίηση πτήσης αεροσκάφους |
| AFN | κοινοποίηση εγκαταστάσεων υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας |
| AGL | επάνω από το επίπεδο του εδάφους |
| AHRS | σύστημα αναφοράς θέσης και πορείας αεροσκάφους |
| AIS | υπηρεσία αεροναυτικών πληροφοριών |
| ALS | σύστημα φωτισμού προσέγγισης |
| ALSF | σύστημα φωτισμού προσέγγισης με διαδοχικά φώτα αναλαμπής |
| AMC | αποδεκτά μέσα συμμόρφωσης |
| AMSL | πάνω από το μέσο επίπεδο της θάλασσας |
| ANP | πραγματικές επιδόσεις ναυτιλίας |
| AOC | πιστοποιητικό αερομεταφορέα |
| APCH | προσέγγιση |
| APU | συγκρότημα βοηθητικής ισχύος |
| APV | διαδικασία προσέγγισης με κατακόρυφη καθοδήγηση |
| AR | πορεία υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας |
| AR | απαιτείται εξουσιοδότηση |
| AR | απαιτήσεις που αφορούν τις αρχές |

| | |
|--------|---|
| ARA | προσέγγιση με αερομεταφερόμενο ραντάρ |
| ASC | Επιτροπή για την Ασφάλεια των Αερομεταφορών |
| ASDA | διαθέσιμη απόσταση επιτάχυνσης-ακινητοποίησης |
| ATC | έλεγχος εναέριας κυκλοφορίας |
| ATO | εγκεκριμένος φορέας εκπαίδευσης |
| ATPL | πτυχίο χειριστή εναέριων γραμμών |
| ATQP | εναλλακτικό πρόγραμμα εκπαίδευσης και προσόντων |
| ATS | υπηρεσίες εναέριας κυκλοφορίας |
| AVGAS | αεροπορικό καύσιμο - βενζίνη |
| AVTAG | καύσιμο ευρέως κλάσματος |
| B-RNAV | αεροναυτιλία βασικής περιοχής |
| BALS | βασικό σύστημα φωτισμού προσέγγισης |
| CAP | παράμετροι πρόσβασης ελεγκτή |
| CDFA | τελική προσέγγιση με συνεχή κάθοδο |
| CDL | κατάλογος παρεκκλίσεων από τη διαμόρφωση |
| CFIT | πρόσκρουση στο έδαφος υπό ελεγχόμενη πτήση |
| CG | κέντρο βαρύτητας |
| cm | εκατοστά |
| CM | διαχείριση διαμόρφωσης/πλαισίου |
| CMA | προσέγγιση διαρκούς παρακολούθησης |
| CMV | μεταλλασσόμενη μετεωρολογική ορατότητα |
| CMPA | σύνθετο μηχανοκίνητο αεροσκάφος |
| CofA | πιστοποιητικό αξιοπλοΐας |
| CPA | πλησιέστερο σημείο προσέγγισης |
| CPDLC | επικοινωνίες ζεύξης δεδομένων ελεγκτή-χειριστή |
| CPL | πτυχίο χειριστή αεροσκαφών εμπορικών αερομεταφορών |
| CRM | ολοκληρωμένη αξιοποίηση πληρώματος. |
| CRT | εργαλείο σχολιασμού/απαντήσεων |
| CVR | καταγραφέας συνομιλιών στο θάλαμο διακυβέρνησης |
| DA | αποφασιστικό απόλυτο ύψος |
| D-ATIS | ζεύξη δεδομένων - αυτόματο σύστημα πληροφοριών τερματικού |
| DC | συνεχές ρεύμα |
| DCL | άδεια αναχώρησης |
| DDM | διαφορά στο βάθος διαμόρφωσης |
| D-FIS | υπηρεσία πληροφοριών πτήσης ζεύξης δεδομένων |
| DGOR | αναφορά συμβάντος επικίνδυνων εμπορευμάτων |
| DH | αποφασιστικό σχετικό ύψος |

| | |
|---------|--|
| DME | όργανα μέτρησης απόστασης |
| D-OTIS | ζεύξη δεδομένων - επιχειρησιακό σύστημα πληροφοριών τερματικού |
| DR | κρίσιμη απόσταση |
| DSTRK | επιθυμητό ίχνος |
| EASP | Ευρωπαϊκό Πρόγραμμα για την Ασφάλεια της Αεροπορίας |
| EC | Ευρωπαϊκή Επιτροπή |
| EFB | ηλεκτρονική συσκευή απεικόνισης στοιχείων πτήσης |
| EFIS | σύστημα ηλεκτρονικών οργάνων πτήσης |
| EGT | θερμοκρασία καυσαερίων εξόδου |
| ELT(AD) | πομπός εντοπισμού έκτακτης ανάγκης (αυτόματα αναπτυσσόμενος) |
| ELT(AF) | πομπός εντοπισμού έκτακτης ανάγκης (αυτόματος σταθερός) |
| ELT(AP) | πομπός εντοπισμού έκτακτης ανάγκης (αυτόματος φορητός) |
| ELT(S) | πομπός εντοπισμού έκτακτης ανάγκης επιβίωσης |
| EPE | σφάλμα εκτίμησης θέσης |
| EPR | λόγος πίεσης κινητήρα |
| EPU | αβεβαιότητα εκτίμησης θέσης |
| ERA | αεροδρόμιο εναλλαγής κατά τη διαδρομή |
| ESSG | Ευρωπαϊκή Συντονιστική Ομάδα Εμπειρογνομόνων SAFA |
| ETOPS | πτήσεις μεγάλων αποστάσεων δικινητήριων αεροπλάνων |
| ETSO | ευρωπαϊκή οδηγία τεχνικών προδιαγραφών |
| EUROCAE | Ευρωπαϊκός Οργανισμός Εξοπλισμού Πολιτικής Αεροπορίας |
| EVS | προηγμένο οπτικό σύστημα |
| FAA | Ομοσπονδιακή Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας |
| FAF | θέση τελικής προσέγγισης |
| FAK | κιβώτιο πρώτων βοηθειών |
| FALS | πλήρες σύστημα φωτισμού προσέγγισης |
| FANS | μελλοντικό σύστημα εναέριας κυκλοφορίας |
| FAP | σημείο τελικής προσέγγισης |
| FATO | περιοχή τελικής προσέγγισης και απογείωσης |
| FDM | παρακολούθηση στοιχείων πτήσης |
| FDR | καταγραφείας στοιχείων πτήσης |
| FFS | πλήρης εξομοιωτής πτήσης |
| FI | εκπαιδευτής πτήσεων |
| FL | επίπεδο πτήσης |
| FM | διαμορφωτής συχνότητας |
| FMS | σύστημα διαχείρισης πτήσης |

| | |
|-------|--|
| FOR | πεδίο ενατένισης |
| FOV | οπτικό πεδίο |
| FSTD | προσομοιωτική συσκευή πτητικής εκπαίδευσης |
| ft | πόδια |
| FTD | συσκευή πτητικής εκπαίδευσης |
| g | γραμμάριο |
| g | βαρύτητα |
| GBAS | επίγειο σύστημα ενίσχυσης |
| GCAS | επίγειο σύστημα αποφυγής σύγκρουσης |
| GIDS | επίγειο σύστημα ανίχνευσης πάγου |
| GLS | σύστημα προσγείωσης GBAS |
| GM | υλικό καθοδήγησης |
| GNSS | παγκόσμιο δορυφορικό σύστημα πλοήγησης |
| GPS | παγκόσμιο σύστημα προσδιορισμού θέσης |
| GPWS | σύστημα προειδοποίησης προσέγγισης εδάφους |
| HEMS | ιατρική υπηρεσία έκτακτης ανάγκης ελικοπτέρων |
| HF | υψηλή συχνότητα |
| HI/MI | υψηλή ένταση / μέση ένταση |
| HIALS | σύστημα φωτισμού προσέγγισης υψηλής έντασης |
| HLL | κατάλογος περιορισμών καταστώματος για ελικόπτερα |
| HoT | χρόνος παραμονής |
| hPa | εκτοπασκάλ |
| HUD | απεικονιστής ορθής διόπτρευσης |
| HUDLS | σύστημα καθοδήγησης προσγείωσης με ορθή διόπτρευση |
| IAF | θέση αρχικής προσέγγισης |
| IALS | σύστημα φωτισμού ενδιάμεσης προσέγγισης |
| ICAO | Διεθνής Οργανισμός Πολιτικής Αεροπορίας |
| IF | ενδιάμεση θέση |
| IFR | κανόνες πτήσης με όργανα |
| IGE | υπό την επίδραση του εδάφους |
| ILS | σύστημα ενόργανης προσέγγισης |
| IMC | μετεωρολογικές συνθήκες πτήσης με όργανα |
| inHg | ίντσες στήλης υδράργυρου |
| INS | σύστημα αδρανειακής πλοήγησης |
| IORS | εσωτερικό σύστημα αναφοράς συμβάντων |
| IP | ενδιάμεσο σημείο |
| IR | εκτελεστικός κανόνας |

| | |
|----------------|---|
| IRNAV/IAN | αεροναυτιλία ολοκληρωμένης περιοχής |
| IRS | αδρανειακό σύστημα αναφοράς |
| ISA | διεθνής πρότυπη ατμόσφαιρα |
| IV | ενδοφλέβιος |
| JAA | Σύνδεσμος Αρχών Πολιτικής Αεροπορίας |
| JAR | κοινές απαιτήσεις αεροπορίας |
| JET 1 / A / A1 | κηροζίνη |
| JET B | καύσιμο ευρέως κλάσματος |
| JIP | κοινή διαδικασία εφαρμογής |
| JP-4 | καύσιμο ευρέως κλάσματος |
| km | χιλιόμετρα |
| kN | κιλονιούτον |
| KSS | τύπος Ktitorov, Simin, Sindalovskii |
| kt | κόμβος |
| LAT/LONG | γεωγραφικό πλάτος/γεωγραφικό μήκος |
| LED | δίοδος φωτοεκπομπής |
| LIFUS | πτήσεις γραμμής υπό επιτήρηση |
| LNAV | πλευρική πλοήγηση |
| LoA | έγγραφο συμφωνίας |
| LOC | ραδιοφάρος ευθυγράμμισης διαδρόμου προσγείωσης |
| LOE | αξιολόγηση σε αερογραμμή |
| LOFT | εκπαίδευση επί γραμμής σε προσομοιωτή |
| LOS | περιορισμένη επιφάνεια εμποδίου |
| LOUT | ελάχιστη θερμοκρασία επιχειρησιακής χρήσης |
| LP | επιδόσεις ραδιοφάρου ευθυγράμμισης διαδρόμου προσγείωσης |
| LPV | πλευρική ακρίβεια με προσέγγιση με κατακόρυφη καθοδήγηση |
| LRNS | σύστημα αεροναυτιλίας μεγάλης εμβέλειας |
| LVO | πτητικές λειτουργίες χαμηλής ορατότητας |
| LVP | διαδικασίες χαμηλής ορατότητας |
| LVTO | απογείωση χαμηλής ορατότητας |
| m | μέτρα |
| MALS | σύστημα φωτισμού προσέγγισης μέσης έντασης |
| MALSF | σύστημα φωτισμού προσέγγισης μέσης έντασης με διαδοχικά φώτα αναλαμπής |
| MALSR | σύστημα φωτισμού προσέγγισης μέσης έντασης με φωτεινούς δείκτες ευθυγράμμισης διαδρόμου |
| MAPt | σημείο αποτυχημένης προσγείωσης |
| MCTOM | μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης |

| | |
|----------------|---|
| MDA | ελάχιστο απόλυτο ύψος καθόδου |
| MDA/H | ελάχιστο απόλυτο ύψος/σχετικό ύψος καθόδου |
| MDH | ελάχιστο σχετικό ύψος καθόδου |
| MEA | ελάχιστο ασφαλές απόλυτο ύψος κατά τη διαδρομή |
| MEL | κατάλογος ελάχιστου εξοπλισμού |
| METAR | μετεωρολογική αναφορά αεροδρομίου |
| MGA | ελάχιστο ασφαλές απόλυτο ύψος πλέγματος |
| MHz | μεγαχέρτζ |
| MID | μέσον του διαδρόμου |
| ml | χιλιοστόλιτρο |
| MLS | σύστημα προσέγγισης με μικροκύματα |
| MMEL | βασικός κατάλογος ελάχιστου εξοπλισμού |
| MNPS | ελάχιστες προδιαγραφές επιδόσεων ναυτιλίας |
| MOC | ελάχιστη απόσταση αποφυγής εμποδίων |
| MOCA | ελάχιστο απόλυτο ύψος αποφυγής εμποδίων |
| MOPS | ελάχιστο πρότυπο επιχειρησιακών επιδόσεων |
| MORA | ελάχιστο απόλυτο ύψος εκτός διαδρομής |
| MPSC | μέγιστος αριθμός θέσεων επιβατών |
| mSv | millisievert |
| NADP | διαδικασία αναχώρησης μείωσης θορύβου |
| NALS | σύστημα φωτισμού μη προσέγγισης |
| NAV | πλοήγηση |
| NDB | μη κατευθυντικός ραδιοφάρος |
| N _F | ταχύτητα στροβιλοκινητήρα ισχύος σε άφορτη λειτουργία |
| NM | ναυτικά μίλια |
| NOTAM | ενημέρωση αγγελιών |
| NPA | προσέγγιση μη ακριβείας |
| NVG | κιάλια νυχτερινής όραση |
| OAT | θερμοκρασία εξωτερικού αέρα |
| OCH | απόλυτο ύψος αποφυγής εμποδίων |
| OCL | ωκεανική άδεια |
| ODALS | πανκαντευθυντικό σύστημα φωτισμού προσέγγισης |
| OEI | ένας κινητήρας εκτός λειτουργίας |
| OFS | επιφάνεια ελεύθερη από εμπόδια |
| OGE | εκτός επίδρασης του εδάφους |
| OIP | σημείο έναρξης μετατόπισης |
| OM | εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας |

| | |
|---------|---|
| ONC | χάρτης επιχειρησιακής πλοήγησης |
| OSD | δεδομένα λειτουργικής καταλληλότητας |
| otCMPA | μη σύνθετο μηχανοκίνητο αεροσκάφος |
| PAPI | ενδείκτης ίχνους προσέγγισης ακριβείας |
| PAR | ραντάρ προσέγγισης ακριβείας |
| PBE | εξοπλισμός προστασίας της αναπνοής |
| PBN | ναυτιλία βασισμένη σε επιδόσεις |
| PCDS | σύστημα διάταξης μεταφοράς προσωπικού |
| PDP | προκαθορισμένο σημείο |
| PNR | σημείο μη επιστροφής |
| POH | εγχειρίδιο του χειριστή |
| PRM | άτομο με μειωμένη κινητικότητα |
| QFE | ατμοσφαιρική πίεση στο ύψος του αεροδρομίου (ή στο κατώφλι του διαδρόμου) |
| QNH | μηδενικό σχετικό ύψος ερώτησης, ατμοσφαιρική πίεση σε ναυτικό σχετικό ύψος |
| R/T | ραδιοτηλεφωνία |
| RA | συμβουλές επίλυσης |
| RAT | δυναμικός αεροστρόβιλος |
| RCC | κέντρο συντονισμού έρευνας και διάσωσης |
| RCF | μειωμένα καύσιμα έκτακτης ανάγκης |
| RCLL | φώτα κεντρικής γραμμής διαδρόμου |
| RFC | χάρτης διαδρομής |
| RNAV | αεροναυτιλία περιοχής |
| RNAV 5 | B-RNAV, αεροναυτιλία βασικής περιοχής |
| RNP | απαιτούμενες επιδόσεις ναυτιλίας |
| RNPX | απαιτούμενες επιδόσεις ναυτιλίας X |
| ROD | ρυθμός καθόδου |
| RTCA | Τεχνική Επιτροπής Ασύρματης Επικοινωνίας για την Αεροναυτιλία |
| RTZL | φώτα ζώνης επαφής τροχών αεροσκάφους στο έδαφος κατά την προσγείωση |
| RVR | ορατότητα διαδρόμου |
| RVSM | ελάχιστα μειωμένου κάθετου διαχωρισμού |
| SACA | αξιολόγηση της ασφάλειας των κοινοτικών αεροσκαφών |
| SAFA | αξιολόγηση της ασφάλειας των ξένων αεροσκαφών |
| SAE ARP | Συνιστώμενη αεροδιαστημική πρακτική του Συλλόγου Μηχανολόγων Αυτοκινούμενων Μέσων |
| SALS | απλό σύστημα φωτισμού προσέγγισης |

| | |
|-------|---|
| SALSF | σύστημα φωτισμού βραχείας προσέγγισης με διαδοχικά φώτα αναλαμπής |
| SAP | σταθεροποιημένη προσέγγιση |
| SAP | παράμετροι πρόσβασης στο σύστημα |
| SAR | έρευνα και διάσωση |
| SBAS | δορυφορικό σύστημα ενίσχυσης |
| SCP | ειδικές κατηγορίες επιβατών |
| SID | τυπική ενόργανη αναχώρηση |
| SMS | σύστημα διαχείρισης ασφάλειας |
| SPECI | επιλεγμένη ειδική αναφορά αεροπορίας |
| SRA | προσέγγιση με ραντάρ επιτήρησης |
| SRE | στοιχείο ραντάρ επιτήρησης |
| SSALF | σύστημα φωτισμού απλουστευμένης βραχείας προσέγγισης με διαδοχικά φώτα αναλαμπής |
| SSALR | σύστημα φωτισμού βραχείας απλουστευμένης προσέγγισης με φωτεινούς δείκτες ευθυγράμμισης διαδρόμου |
| SSALS | σύστημα φωτισμού απλουστευμένης βραχείας προσέγγισης |
| SSP | κρατικό πρόγραμμα ασφάλειας |
| SSR | δευτερεύον ραντάρ επιτήρησης (πίεση-απόλυτο ύψος-αναφορά) |
| STC | συμπληρωματικό πιστοποιητικό τύπου |
| SVS | σύστημα συνθετικής όρασης |
| TA | συμβουλές για την κυκλοφορία |
| TAC | χάρτης τερματικής προσέγγισης |
| TAFS | προβλέψεις καιρού αεροδρομίου |
| TAS | πραγματική ταχύτητα αέρα |
| TAWS | σύστημα προειδοποίησης εντοπισμού εδάφους |
| TCAS | σύστημα αποφυγής σύγκρουσης και ειδοποίησης κυκλοφορίας |
| TCCA | Transport Canada Civil Aviation |
| TDP | σημείο απόφασης απογείωσης |
| TDZ | ζώνης επαφής τροχών αεροσκάφους στο έδαφος κατά την προσγείωση |
| THR | κατώφλι |
| TODA | διαθέσιμη απόσταση απογείωσης |
| TORA | διαθέσιμο μήκος διαδρόμου για απογείωση |
| TRI | εκπαιδευτής ικανότητας τύπου |
| TSE | σφάλμα πλήρους συστήματος |
| TVE | συνολικό κατακόρυφο σφάλμα |
| TWIP | τερματικό μετεωρολογικό δελτίο για χειριστές |

| | |
|------------------|---|
| UMS | σύστημα παρακολούθησης χρήσης |
| UTC | συντονισμένη παγκόσμια ώρα |
| UTR | πρόσδεση του άνω μέρους του κορμού |
| V _{AT} | ενδεικνυόμενη ταχύτητα αέρα στο κατώφλι |
| VDF | ανιχνευτής κατεύθυνσης VHF |
| VFR | κανόνες πτήσης εξ όψεως |
| VHF | πολύ υψηλή συχνότητα |
| VIS | ορατότητα |
| VMC | μετεωρολογικές συνθήκες πτήσης εξ όψεως |
| V _{MO} | μέγιστη ταχύτητα πτητικής λειτουργίας |
| VNAV | κατακόρυφη πλοήγηση |
| VOR | πανκατευθυντικός ραδιοφάρος VHF |
| V _{S1G} | ταχύτητα απώλειας στήριξης 1 g |
| V _{SO} | ταχύτητα απώλειας στήριξης |
| V _γ | ταχύτητα καλύτερου ρυθμού ανόδου |
| WAC | παγκόσμιος αεροπορικός χάρτης |
| WXR | ραντάρ καιρού |
| ZFT | μηδενικός χρόνος πτήσης |
| ZFTT | εκπαίδευση μηδενικού χρόνου πτήσης |

Κολωνία, 1η Ιουνίου 2011

P. GOUDOU
Εκτελεστικός Διευθυντής